

Richtlinien

Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

6. Generation; 01. August 2025



IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Kooperationspartnerin

Fachliche Begleitgruppe zur Erarbeitung der Erlasse
für das Programm Agglomerationsverkehr 6. Generation

Autorinnen und Autoren dieser Publikation

Regina Witter, ARE
Sonja Tomic, ARE
Isabel Scherrer, ARE
Anja Tschirky, ARE
Aline Renard, Transitec
Felix Boesch, Transitec
Sébastien Monnier, Transitec

Produktion

Kommunikation ARE

Grafische Gestaltung

Pixelfarm, Bern

Bezugsquelle

www.are.admin.ch

auch auf Französisch und Italienisch erhältlich

INHALT

1 Einleitung und rechtliche Grundlagen	5
1.1 Ziele und Grundsätze der Agglomerationsprogramme	5
1.2 Gesetzliche Grundlagen	6
1.3 Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr (PAV)	6
1.4 Beitragsberechtigung und Bearbeitungsperimeter	7
2 Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm	10
2.1 Notwendige Abstimmungen und Kohärenz	10
2.1.1 Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland	10
2.1.2 Abstimmung mit nationalen Planungen	10
2.1.3 Abstimmung mit kantonalen Planungen	10
2.1.4 Generationenkohärenz	11
2.2 Anforderungen an die Berichterstattung	12
2.2.1 Hauptteil	12
2.2.2 Massnahmenteil	12
2.2.3 Umsetzungstabellen	12
2.3 Bausteine	12
2.3.1 Umsetzungsbericht	14
2.3.2 Situations- und Trendanalyse	14
2.3.3 Zukunftsbild	16
2.3.4 Handlungsbedarf	16
2.3.5 Teilstrategien	17
2.3.6 Massnahmen und deren Priorisierung	18
2.4 Mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen im Rahmen des PAV	19
2.4.1 Mitfinanzierbare Massnahmen	19
2.4.2 Nicht mitfinanzierbare Massnahmen	20
2.4.3 Massnahmendokumentation	22
3 Prüfverfahren	24
3.1 Überblick und allgemeine Grundsätze	24
3.2 Eingangsprüfung	26
3.3 Grundanforderungen	26
3.4 Wirkungskriterien	27
3.5 Massnahmenbeurteilung	28
3.5.1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen – Einzelmassnahmen	28
3.5.2 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen – Kleinmassnahmen	32
3.5.3 Siedlungsmassnahmen	32
3.6 Programmebeurteilung	33
3.6.1 Nutzenbeurteilung	33
3.6.2 Beurteilung des Stands der Umsetzung	33
3.6.3 Kostenbeurteilung	34
3.6.4 Festlegung des Beitragssatzes	35
4 Umsetzung der Agglomerationsprogramme	36
4.1 Leistungsvereinbarungen	36
4.2 Finanzierungsvereinbarungen	37
4.3 Fristen	37
4.3.1 Nachfrist	37
4.3.2 Fristenstillstand	38
4.4 Monitoring und Wirkungskontrolle	38
4.4.1 Festlegung der Zielwerte für die MOCA-Indikatoren	39
Abkürzungsverzeichnis	40

Anhänge	42
Anhang 1 Landschaft im Agglomerationsprogramm ab der sechsten Generation	42
Anhang 2 Anforderungen an den Planungsstand	43
Anhang 3 Massnahmenkategorien im Bereich Verkehr – Beschreibung und Anforderungen	45
Anhang 4 Struktur der Massnahmen – und Dokumentationsblätter	55
Anhang 5 Anforderungen an Geodaten und Sachinformationen	65
Anhang 6 Eingangsprüfung	70
Anhang 7 Grundanforderungen	73
Anhang 8 Wirkungskriterien	75
Anhang 9 Bau- und Finanzreife	82

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Der Prozess des Programms Agglomerationsverkehr im Vierjahreszyklus	7
Abbildung 2: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen	8
Abbildung 3: Voraussichtliche Zeiträume für die Einreichung und Prüfung künftiger Agglomerationsprogramme sowie Fristen für den Beginn der Ausführung der entsprechenden Bauvorhaben	11
Abbildung 4: Bausteine und «roter Faden» zur Weiterentwicklung und Umsetzung eines Agglomerationsprogramms	13
Abbildung 5: Das Prüfverfahren im Überblick	25
Abbildung 6: Vorgehen und Kriterien bei der Massnahmenbeurteilung (Einzelmassnahmen)	29
Abbildung 7: Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses	31
Abbildung 8: Programmbeurteilung und Festlegung des Beitragssatzes	33
Abbildung 9: Herleitung des Beitragssatzes	35

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht zu den Wirkungskriterien (WK) mit Unterkriterien	27
Tabelle 2: Kriterien zur Beurteilung der Kleinmassnahmen (vgl. Anhang 8)	32

1 Einleitung und rechtliche Grundlagen

Die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) dienen als fachliche Hilfe für die Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung¹ ab der sechsten Generation und zeigen die für den Bund verbindliche Prüfmethode auf. Mit der Berücksichtigung der RPAV gewährleistet der Bund, dass ein Agglomerationsprogramm den Anforderungen genügt, das Prüfverfahren effizient und zielgerichtet durchgeführt werden kann und die beteiligten Trägerschaften gleichwertig behandelt werden.

¹ Der Begriff «Agglomerationsprogramm» (AP) bezieht sich in diesem Dokument immer auf die AP Verkehr und Siedlung.

1.1 ZIELE UND GRUNDSÄTZE DER AGGLOMERATIONSPROGRAMME

Ein Agglomerationsprogramm (AP) zielt darauf ab:

- **Verkehr und Siedlung abzustimmen:** Mit dem Agglomerationsprogramm wird die Siedlungsentwicklung mit der Gesamtverkehrsentwicklung zur Erhöhung der Lebensqualität der Bevölkerung in den Agglomerationen abgestimmt. Die Landschaft wird als raumrelevantes Thema dabei jeweils als Querschnittsthema mitberücksichtigt, sowohl im Bereich Verkehr wie auch im Bereich Siedlung.²
- **Verkehrslösungen mitzufinanzieren:** Das Agglomerationsprogramm ermöglicht dem Bund, wichtige Verkehrsinfrastrukturen und ihre Optimierung in Agglomerationen mitzufinanzieren, die von Kantonen und Gemeinden nur schwer allein finanzierbar sind. Die Verkehrslösungen sind ressourcenschonend und den Klimaschutz berücksichtigend zu planen und zu realisieren.³

² Das Verständnis der Landschaft und die ab der 6. Generation geltenden Anforderungen an die AP bezüglich Landschaft werden in Anhang 1 erläutert.

³ Unter dem Begriff «Klimaschutz» wird zum einen die Verminderung der Treibhausgasemissionen verstanden (z. B. durch die Verkehrsvermeidung sowie die Verkehrsverlagerung auf den ÖV und den FVV), zum anderen die Anpassung an die Auswirkungen der Klimaerwärmung (z. B. durch Verminderung von Hitzeinseln durch Begrünung und Entsiegelung). Als Orientierung dienen die Ziele gem. Art. 1 des Bundesgesetzes vom 30. Sept. 2022 über den Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (BBl 2022 2403; in Kraft seit 1. Jan. 2024).

Dabei müssen folgende formale bzw. prozessuale Grundsätze berücksichtigt werden:

- **Trägerschaft bilden:** Die an einem Agglomerationsprogramm beteiligten Kantone, regionalen Körperschaften sowie Gemeinden bilden eine Trägerschaft, die gegenüber dem Bund mit einer Stimme auftritt. Diese ist verantwortlich für die Erarbeitung und Überarbeitung des jeweiligen Agglomerationsprogramms.
- **Mit nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abstimmen:** Ein Agglomerationsprogramm legt die Basis für die Umsetzung von mehrheitsfähigen und wirkungsvollen Lösungen. Es enthält gemeinde-, kantons-, und grenzübergreifend koordinierte Gesamtverkehrsstrategien, die mit den übergeordneten Strassen- und Schienennetzen und den entsprechenden Planungen abgestimmt sind. Die regionalen Planungen sind, soweit sie nationale Planungen tangieren, mit den zuständigen Bundesämtern vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms abzustimmen.
- **Handlungsbedarf über die Generationen hinweg abstimmen:** Das Agglomerationsprogramm baut im Sinne einer rollenden Planung auf den Vorgängergenerationen und den bereits vereinbarten Massnahmen auf.

Weiter gelten folgende fachlich-inhaltliche Grundsätze:

- **Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen («4V-Strategie»):** Ein Agglomerationsprogramm enthält verkehrsträgerübergreifende Lösungen für einen effizienten Umgang mit dem Verkehrswachstum.⁴ Mit der geeigneten Kombination von Massnahmen für den individuellen, den öffentlichen und kombinierten Verkehr sowie für den Fuss- und den Veloverkehr wird sichergestellt, dass das Mobilitätssystem auch in Zukunft funktioniert, sicher und attraktiv ist, auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet ist, die Umwelt möglichst wenig belastet wird und kurze Wege gefördert werden. Neben einer guten Abstimmung von Verkehr und Siedlung sind dazu auch Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen sowie nachfrage- bzw. verhaltensorientierte Massnahmen notwendig.

⁴ Gemäss den Vorgaben des Sachplans Verkehr, Teil Programm: Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm (www.are.admin.ch)

- **Siedlung nach innen entwickeln:** Mit dem Agglomerationsprogramm wird eine flächensparende, qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung nach innen angestrebt. Eine wichtige Rolle in der Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Landschaft übernehmen eine klare Trennung von Bau- und Nichtbaugelände sowie innerhalb des Siedlungsgebietes gut gestaltete und für alle nutzbare Freiräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität.⁵
- **Massnahmen umsetzen:** Im Agglomerationsprogramm wird Wert auf eine zielgerichtete, koordinierte und termingerechte Umsetzung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen gelegt. Die Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) fokussiert auf umsetzbare Projekte mit einer hohen Planungs- und Finanzreife.

⁵ Mit dem Begriff «Freiräume» sind im Agglomerationsprogramm Räume innerhalb des Siedlungsgebietes, die nicht durch Gebäude gebaut sind, sowie multifunktional nutzbare Verkehrsräume gemeint. Dazu gehören Strassenräume wie Hauptachsen oder Quartierstrassen, und öffentlich zugängliche Räume wie öffentliche Plätze, Grünräume wie Gebäudeumschwung, Park- und Grünanlagen, Gewässer und Brachen oder Friedhöfe, Wald und Landwirtschaftsgebiet. Mit dem Begriff «Naherholungsraum» wird im Agglomerationsprogramm zudem ein bestimmter Freiraumtyp ausserhalb des Siedlungsgebietes adressiert.

1.2 GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Die gesetzlichen Grundlagen für die Erarbeitung, Prüfung sowie Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind in den folgenden Gesetzen enthalten:

- Bundesgesetz vom 30. September 2016⁶ über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG):
 - legt den Vierjahresrhythmus zur Mittelentnahme aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) fest;
 - regelt, dass der Bund Beiträge an die Verbesserung des Agglomerationsverkehrs ausrichten kann.
- Bundesgesetz vom 22. März 1985⁷ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG):
 - legt den Zweck fest, für welchen der Bund die Bundesmittel verwendet;
 - legt die Voraussetzungen für die Ausrichtung der Beiträge im Rahmen des PAV fest;
 - steckt den finanziellen Rahmen für die Mitfinanzierung im Rahmen des PAV ab.
- Verordnung vom 7. November 2007⁸ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV):
 - legt die anrechenbaren Kosten fest;
 - legt die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen fest;
 - regelt den Inhalt der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen.
- Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019⁹ über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV):
 - beschreibt den Mindestinhalt von Agglomerationsprogrammen;
 - enthält die Grundsätze für die Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund;
 - legt die Fristen für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben fest;
 - listet die beitragsberechtigten Gemeinden auf.

⁶ SR 725.13

⁷ SR 725.116.2

⁸ SR 725.116.21

⁹ SR 725.116.214

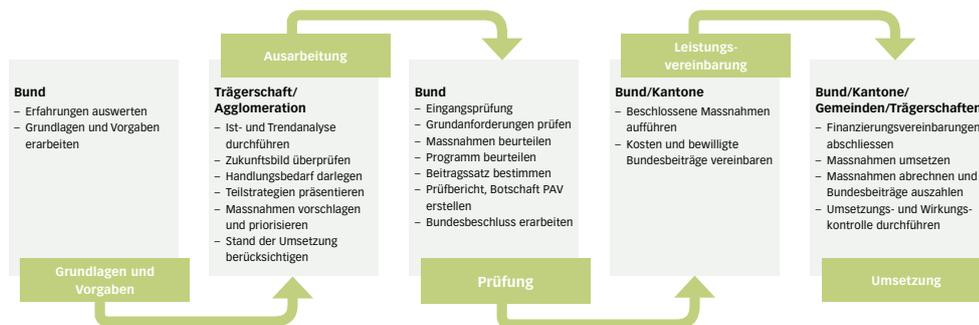
1.3 ABLAUF DES PROGRAMMS AGGLOMERATIONSVERKEHR (PAV)

- Das PAV folgt einem Vierjahreszyklus, dessen wesentlichen Prozessschritte in Abbildung 1 dargestellt sind. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) legt die Termine für die Einreichung der Agglomerationsprogramme fest. Sofern eine Trägerschaft ein Agglomerationsprogramm einreichen will, muss sie dies dem ARE spätestens ein Jahr vor diesem Termin bekanntgeben.¹⁰
- Während der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms können bei Bedarf Standortbestimmungsgespräche zwischen Trägerschaft und Bund durchgeführt werden, damit allfällige Fragen vorzeitig geklärt werden können.
- Der Bund prüft das Agglomerationsprogramm gemäss der in der PAVV vorgegebenen Schritte (vgl. Kap. 3) und hält die Ergebnisse der Prüfung in einem Prüfbericht fest.

¹⁰ Art 9. Abs. 2 PAVV

- Auf dieser Basis wird eine Botschaft zuhanden des Parlaments verfasst, die einen Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des PAV beinhaltet (nachfolgend Bundesbeschluss zum PAV). Mit der Zustimmung des eidgenössischen Parlaments zu den beantragten Verpflichtungskrediten werden die finanziellen Mittel für das PAV freigegeben.
- Gestützt darauf schliesst der Bund mit den beteiligten Trägerschaften bzw. mit den Kantonen eine Leistungsvereinbarung ab (vgl. Kap. 4.1).
- Liegen für eine Massnahme die erforderlichen Bewilligungen und kreditrechtlichen Beschlüsse vor, wird eine Finanzierungsvereinbarung (vgl. Kap. 4.2) zwischen dem zuständigen Kanton und dem zuständigen Bundesamt abgeschlossen.
- Der Bund führt eine periodische Wirkungskontrolle des PAV durch, um zu prüfen, ob die eingesetzten Bundesmittel auf wirtschaftliche und wirkungsvolle Art sowie entsprechend der Ziele des PAV eingesetzt werden (vgl. Kap. 4).
- Der Bund prüft, ob die rechtlichen Vorgaben für das PAV überarbeitet werden sollen. Weiter führt der Bund die erforderlichen Grundlagenarbeiten durch.

Abbildung 1: Der Prozess des Programms Agglomerationsverkehr im Vierjahreszyklus



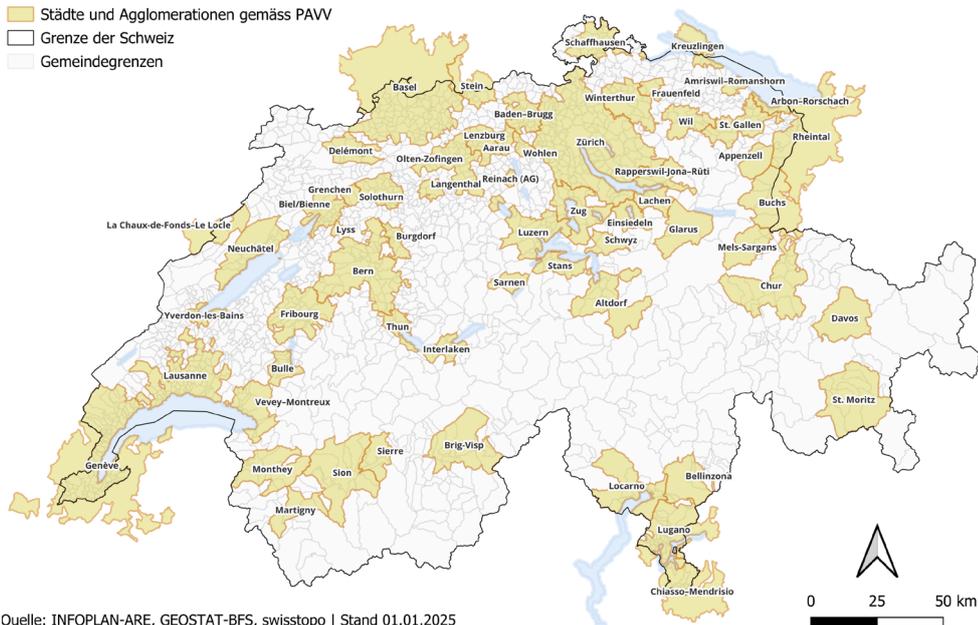
1.4 BEITRAGSBERECHTIGUNG UND BEARBEITUNGSPERIMETER

Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen¹¹ (BeSA) sind in Anhang 2 der MinVV aufgelistet. Im Anhang der PAVV sind die jeweils zugehörigen beitragsberechtigten Gemeinden gelistet. Die Kantone oder Trägerschaften können dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Rahmen jeder neuen Generation Vorschläge zu einer punktuellen Anpassung der beitragsberechtigten Gemeinden unterbreiten (Aufnahme oder Streichung einzelner Gemeinden). Das ARE gibt bekannt, wie die Vorschläge einzureichen sind. Der Vorschlag wird berücksichtigt, wenn das Erfordernis der räumlichen Kohärenz erfüllt ist.¹²

¹¹ Art. 19 Abs. 1 MinVV und Art. 17b Absatz 2 MinVG

¹² Art. 19 Abs. 2 MinVV und Art. 1a PAVV

Abbildung 2: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen



Die Festlegung des **Bearbeitungsperimeters** eines Agglomerationsprogramms liegt in der Kompetenz der jeweiligen Trägerschaft.¹³

Die Trägerschaften der Agglomerationen haben die Möglichkeit, einen kleineren Bearbeitungsperimeter als den vom Bund vorgegebenen BeSA-Perimeter zu wählen. In diesem Fall ist bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Folgendes zu beachten:

- Die Wahl des kleineren Bearbeitungsperimeters ist zu begründen.
- Die verschiedenen Perimeter müssen aus den Karten ersichtlich sein.
- In der Analyse sind wichtige funktionale Bezüge über den gewählten Bearbeitungsperimeter hinaus darzustellen (Verkehrssystem und Verkehrsnachfrage, Pendlerbeziehungen, Siedlungsstrukturen).

Es kann aus funktionaler Sicht sinnvoll sein, einen grösseren Bearbeitungsperimeter als den BeSA-Perimeter zu wählen. In solchen Fällen gelten folgende Mindestanforderungen:

- Die Wahl des grösseren Bearbeitungsperimeters ist zu begründen.
- Die verschiedenen Perimeter müssen aus den Karten ersichtlich sein.
- Insbesondere in den Massnahmenblättern muss deutlich sichtbar sein, welche Massnahmen innerhalb bzw. ausserhalb des BeSA-Perimeters liegen.

Verkehrsmassnahmen und -massnahmenteile ausserhalb des eigentlichen BeSA-Perimeters können über das PAV mitfinanziert werden, sofern ihr Nutzen grösstenteils innerhalb der angrenzenden BeSA resp. – bei Landesgrenzen überschreitenden Agglomerationen – für den Schweizer Teil der Agglomeration¹⁴ anfällt.¹⁵ Kleine Massnahmen und Massnahmenpakete müssen einen spürbaren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und -ströme entfalten.¹⁶ Diese Nachweise sind in den Massnahmenblättern qualitativ und für grosse Einzelmassnahmen auch quantitativ zu erbringen.

Bei **Landesgrenzen überschreitenden** Agglomerationsprogrammen beachtet der Bund bei der Beurteilung die spezifischen Herausforderungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, sofern

¹³ Für eine effiziente und zielgerichtete Zusammenarbeit empfiehlt der Bund aber, den Fokus der Bearbeitung grundsätzlich auf den BeSA-Perimeter zu legen.

¹⁴ Art. 4 Abs. 4 PAVV

¹⁵ Art. 19 Abs. 3 MinVV

¹⁶ Mit der Umsetzung des Postulats Michel 22.3638 werden ab der 6. Generation auch Veloinfrastrukturen im Radius von rund 15 km um eine Verkehrsdrehscheibe ausserhalb eines BeSA-Perimeters mitfinanziert, wenn diese Verkehrsdrehscheibe eine Wirkung auf den BeSA-Perimeter hat.

diese in den verschiedenen Bausteinen, insbesondere in der Situations- und Trendanalyse ausführlich und nachvollziehbar dargelegt werden. Zudem ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Die Trägerschaft sorgt für die Einbindung der ausländischen Partner in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und deren angemessene finanzielle Beteiligung. Der Bund steht im Rahmen der üblichen Verfahren und Organe (gemischte Ausschüsse) für die Unterstützung bei Staatsverträgen zur Verfügung.
- An den Stand und die Qualität von Analysedaten können bei Landesgrenzen überschreitenden Agglomerationsprogrammen teilweise weniger hohe Anforderungen gestellt werden als für die schweizerischen Gebiete. Soweit möglich sind die Datengrundlagen, insbesondere zum grenzüberschreitenden Verkehr, schrittweise zu verbessern.

2 Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm

2.1 NOTWENDIGE ABSTIMMUNGEN UND KOHÄRENZ

2.1.1 Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland

Gemäss Artikel 6 Buchstabe c PAVV müssen das Agglomerationsprogramm und die darin enthaltenen Massnahmen die Abstimmung auf die nationalen, die kantonalen und behördenverbindliche Planungen auf regionaler Ebene sowie Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland gewährleisten.¹⁷ Im Agglomerationsprogramm müssen daher nachvollziehbar die wichtigsten Querbezüge zu beschlossenen Massnahmen dieser übergeordneten Planungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung sichtbar gemacht werden.

Die Abstimmung mit den nationalen und kantonalen Planungen wird im Folgenden genauer erläutert.

2.1.2 Abstimmung mit nationalen Planungen

Bei den nationalen Planungen ist eine gute Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr, Teil Programm (Zusammenarbeit in den Handlungsräumen) sowie den Infrastrukturplanungen des Bundes (Nationalstrasse und Schiene)¹⁸ wichtig.¹⁹ Im Sinne des Gegenstromprinzips ziehen die Bundesstellen das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen als Grundlage bei den Programmen und Planungen des Bundes im Bereich Verkehr bei.²⁰

Massnahmen der nationalen Planungen, deren Finanzierung beschlossen ist, müssen im Agglomerationsprogramm auf strategischer Ebene und bei den Massnahmen berücksichtigt werden. Die Massnahmen der nationalen Planungen fliessen nicht in die Programmbeurteilung der Agglomerationsprogramme ein. Hingegen wird der Stand der Abstimmung bei der Beurteilung der Programmwirkung berücksichtigt (Kap. 3.6). Wichtig sind dabei folgende Aspekte:

- Im Rahmen der Teilstrategien Verkehr und Siedlung ist aufzuzeigen, dass die Massnahmen der nationalen Planungen in das Gesamtverkehrssystem bzw. die Mobilitätsstrategie der Agglomeration eingebunden und die Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Massnahmen abgestimmt sind.
- Kurz- und mittelfristig geplante Massnahmen des Agglomerationsprogramms (A- und B-Horizont nach Kap. 3.5) sind an den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen auszurichten.

Bei nicht beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen (z. B. bei laufenden Priorisierungsverfahren im Rahmen einer Infrastrukturplanung des Bundes) muss das Agglomerationsprogramm aufzeigen, dass die Wirksamkeit und Umsetzbarkeit der darin enthaltenen Massnahmen sowohl mit als auch ohne den (noch) nicht beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen gegeben sind (Identifikation von Abhängigkeiten und möglichen Alternativen).

2.1.3 Abstimmung mit kantonalen Planungen

In Artikel 17c Buchstabe b MinVG wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung von Massnahmen im Rahmen des PAV die Übereinstimmung bzw. Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt.

Dabei ist Folgendes zu beachten:

- Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. Der Antrag zur Prüfung und Genehmigung

¹⁷ Gemäss Art. 2 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) müssen der Bund, die Kantone und die Gemeinden ihre Planungen aufeinander abstimmen. Das gilt auch für die Agglomerationsprogramme, die eine integrale Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanung beinhalten.

¹⁸ Der Programmteil des Sachplans Verkehr steht unter Federführung des ARE: Für den Teil Infrastruktur Strasse ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) federführend, während für den Teil Infrastruktur Schiene das Bundesamt für Verkehr (BAV) verantwortlich ist.

¹⁹ Zum Zeitpunkt der Publikation dieser RPAV ist das Projekt «Verkehr '45» zur Priorisierung der Infrastrukturplanungen des Bundes bis 2045 in Gang. Damit ist die zukünftige Ausgestaltung der Instrumente des Bundes im Bereich Verkehr noch nicht abschliessend bekannt.

²⁰ Art. 21 PAVV. Die Trägerschaften können eigene planerische Überlegungen zu Massnahmen der nationalen Planungen als Vorschlag einbringen. Solche Überlegungen sind in den vorgesehenen Prozessen vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms einzubringen (s. z. B. Art. 48 a-d des Eisenbahngesetzes vom 20. Dez. 1957 (EBG; SR 742.101).

entsprechender Richtplananpassungen ist beim Bund rechtzeitig einzureichen. Es wird empfohlen, solche Festsetzungen vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms dem Bund zur Vorprüfung einzureichen.

- Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Listen verknüpft sind (z. B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll).
- Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen und die Verkehrsmassnahmen, die nicht vom Bund mitfinanziert werden, der A-Listen spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» im kantonalen Richtplan einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen. Weitere kantonale Planungen²¹ sind im Agglomerationsprogramm ebenfalls zu erwähnen und nach Massgabe ihrer Verbindlichkeit zu berücksichtigen.

²¹ Z. B. kantonale Sachpläne Veloverkehr, ÖV-Angebotskonzepte, Strassenbauprogramme, Monitoring- und Sanierungsprogramme für Unfallschwerpunkte, weitere Verkehrssicherheitsprogramme von Tiefbau- und Polizeiämtern, Strategien für das Parkraummanagement, Massnahmenpläne betreffend Luftreinhaltung, Emissionskataster Luft und Lärm, Landschaftsentwicklungskonzepte, Fachplanung ökologische Infrastruktur.

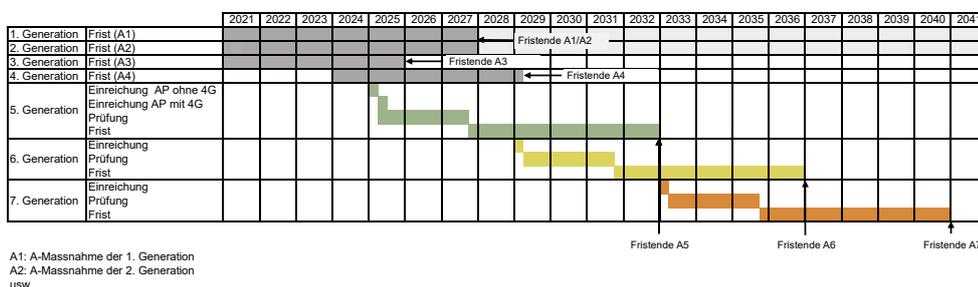
²² Art. 6 Bst. a PAVV

²³ Art. 18 PAVV

2.1.4 Generationenkohärenz

Ein Agglomerationsprogramm muss die Kohärenz zwischen verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen gewährleisten (Generationenkohärenz).²² Es baut auf den in den Vorgängergenerationen eingereichten Agglomerationsprogrammen auf und entwickelt diese weiter. Gleichzeitig werden mit den Fristen für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben²³ und mit der Einbettung der Agglomerationsprogramme im Vierjahreszyklus des PAV weitere Rahmenbedingungen gesetzt, die für die Erarbeitung und Prüfung der Agglomerationsprogramme zu beachten sind.

Abbildung 3: Voraussichtliche Zeiträume für die Einreichung und Prüfung künftiger Agglomerationsprogramme sowie Fristen für den Beginn der Ausführung der entsprechenden Bauvorhaben



Um die Generationenkohärenz sicherzustellen, gelten folgende Grundsätze:

- Berichterstattung (Kap. 2.2 und 2.3): Ein Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation muss ein eigenständig lesbares, nachvollziehbares und mit den Vorgängergenerationen abgestimmtes Dokument sein, auch wenn einzelne Elemente aus den Vorgängergenerationen wiederverwendet werden können (Kap. 2.3).
- Eine Trägerschaft kann dabei eine Generation überspringen, ohne dass dies negative Auswirkungen auf die Programmwirkung eines in der nächsten Generation eingereichten Agglomerationsprogramms hat (Kap. 3.6).
- Grundanforderungen (Kap. 3.3): Die Grundanforderungen (GA) definieren Mindestanforderungen zur Generationenkohärenz. Besonders wichtig ist dieses Thema in GA2 (Vollständigkeit und roter Faden) und GA3 (Herleitung priorisierter Massnahmen).
- Massnahmenbeurteilung (Kap.3.5): Die Massnahmenbeurteilung umfasst sowohl die inhaltliche Kohärenz zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als auch die zeitliche Kohärenz (mit Vorgängergenerationen abgestimmtes Agglomerationsprogramm und stringente Herleitung der darin enthaltenen Massnahmen aus einem aktualisierten Handlungsbedarf).

- Bestimmung der Programmwirkung eines Agglomerationsprogramms (Kap. 3.6): Die Kosten- und Nutzenbeurteilung eines Agglomerationsprogramms bestimmen sich jeweils nach den Massnahmen der aktuellen Generation. Die Wirkung eines Agglomerationsprogramms resultiert aber nicht einzig aus geplanten, sondern auch aus den tatsächlich umgesetzten Massnahmen. Um die Generationenkohärenz eines Agglomerationsprogramms zu beurteilen, berücksichtigt der Bund deshalb auch den Stand der Umsetzung der in Vorgängergenerationen eingereichten Agglomerationsprogramme.

2.2 ANFORDERUNGEN AN DIE BERICHTERSTATTUNG

Ein Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation enthält mindestens drei Teile: Hauptteil, Massnahmenteil (Massnahmenblätter) und Umsetzungstabellen. Hauptteil und Massnahmenblätter sind so kurz wie möglich zu halten. Gut lesbare Karten und Grafiken sind dabei wichtiger als viel Text. Zentral ist eine klar erkennbare Verknüpfung zwischen Text, Abbildungen und Karten.

2.2.1 Hauptteil

Der Hauptteil umfasst mindestens sechs Bausteine²⁴ (Kap. 2.3 und Abb. 4): Umsetzungsbericht, Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen und deren Priorisierung. Im Sinne einer rollenden Planung und der Kohärenz der verschiedenen Generationen sollen nicht alle Bausteine des Agglomerationsprogramms in jeder Generation neu erarbeitet werden (vgl. Kap. 2.3 und grüner, waagerechter Pfeil in Abb. 5). Sie müssen aber in jeder Generation des Agglomerationsprogramms vollständig vorliegen, ohne Verweise auf Unterlagen der Vorgängergenerationen, um die Lesbarkeit des Agglomerationsprogramms der vorliegenden Generation sicherzustellen.

²⁴ Art. 2 PAVV

Der Hauptteil soll die wichtigsten Veränderungen gegenüber der Vorgängergeneration erkennbar machen. Dies erfolgt vorzugsweise in Form einer Übersicht über die wichtigsten Anpassungen und allfällige Schwerpunkte.

Es wird ausserdem empfohlen, eine Zusammenfassung zu Beginn des Hauptteils vorzusehen, um die wesentlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms kurz darzustellen.

2.2.2 Massnahmenteil

Der Massnahmenteil mit den Massnahmenblättern ist vom Hauptteil zu trennen. Er besteht aus je einem Massnahmenblatt für jede A- und B-Massnahme, sowie aus einer Sachinformationstabelle²⁵ (vgl. Anhänge 6 und 8).

²⁵ Art. 3 PAVV

Für die wichtigsten Massnahmen sind die Quellen der zentralen Planungsdokumente²⁶ anzugeben. Ausserdem wird empfohlen, die wichtigsten Planungsdokumente in digitaler Form einzureichen.

²⁶ Dazu gehören z. B. Gesamtverkehrskonzepte, ÖV-Netzstudien, Vorstudien oder Vorprojekte von grossen Massnahmen (> 50 Mio. CHF) sowie regionale Raumkonzepte.

2.2.3 Umsetzungstabellen

Die Umsetzungstabellen sind erforderlich, falls in einer Vorgängergeneration eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen wurde.²⁷ Diese können am Ende des Hauptteils eingefügt oder als separates Dokument eingereicht werden.²⁸

²⁷ Art. 1b PAVV

²⁸ Eine Mustervorlage für die Umsetzungstabellen wird vom ARE zur Verfügung gestellt.

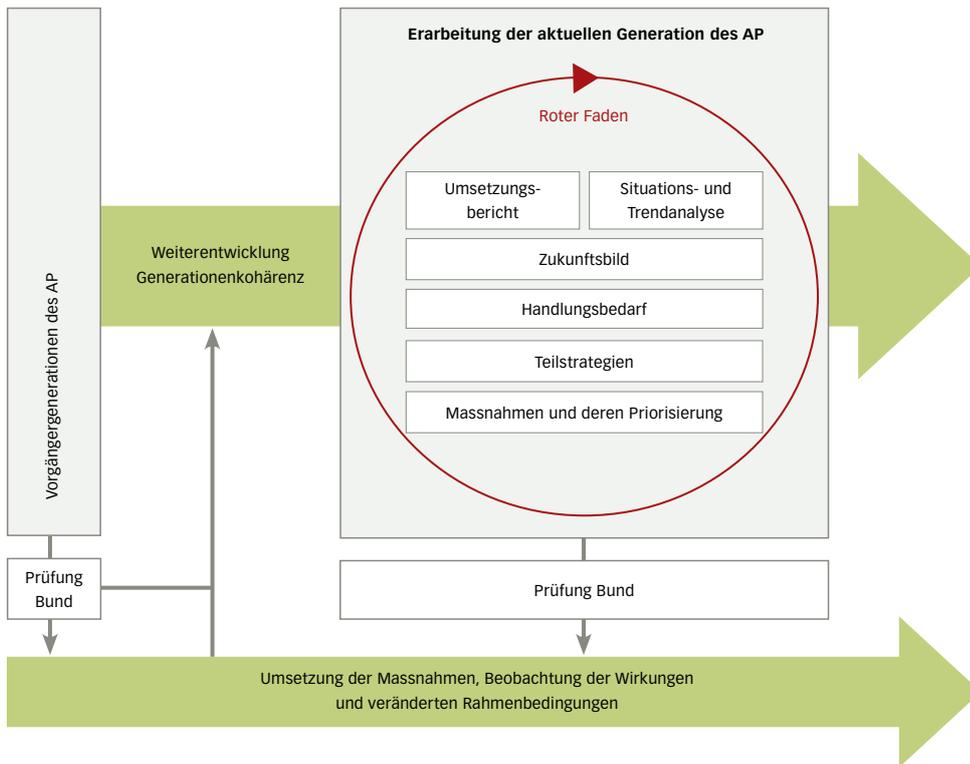
2.3 BAUSTEINE

Die sechs Bausteine des Hauptteils sind kohärent aufeinander aufgebaut und mit einem «roten Faden» verbunden.²⁹ Den Agglomerationen ist es freigestellt, die Reihenfolge der Bausteine anzupassen. Der Bund empfiehlt für den erkennbaren roten Faden Folgendes: Aus dem Vergleich von Situations-/Trendanalyse und dem Zukunftsbild werden der Handlungsbedarf, die Teilstrategien sowie die Massnahmen

²⁹ Art. 6 Bst. b PAVV

abgeleitet und priorisiert. Der Umsetzungsstand der bisher vereinbarten Massnahmen wird systematisch, insbesondere beim Handlungsbedarf, berücksichtigt. Die Herausforderungen in Bezug auf die Umsetzung wie notwendige personelle und finanzielle Ressourcen sollten auch bei der Planung der weiteren Massnahmen berücksichtigt werden.

Abbildung 4: Bausteine und «roter Faden» zur Weiterentwicklung und Umsetzung eines Agglomerationsprogramms



Bezüglich der Bausteine gelten folgende Grundsätze:

- **Überarbeitungsrhythmus:** Nicht alle Bausteine sollen alle vier Jahre neu erarbeitet werden. Insbesondere bei den konzeptionellen Bausteinen wie dem Zukunftsbild und den Teilstrategien wird die Wiederverwendung der Inhalte innerhalb des empfohlenen Überarbeitungsrhythmus, im Sinne einer langfristigen, rollenden Planung, ausdrücklich begrüsst, bzw. sind relevante Unterschiede zur Vorgängergeneration zu begründen.³⁰ Alle vier Jahre müssen zumindest der Handlungsbedarf, die Massnahmen und deren Priorisierung sowie der Umsetzungsbericht neu erstellt werden.³¹ Wenn eine Generation übersprungen wird, müssen bei erneuter Einreichung eines Agglomerationsprogramms alle Bausteine, allenfalls mit Ausnahme des Zukunftsbilds, aktualisiert werden.
- **Schwerpunktsetzung:** Für jede Generation können ein oder mehrere thematische oder geographische Schwerpunkte definiert werden. Dies setzt voraus, dass kein prioritärer Handlungsbedarf für andere Räume beziehungsweise Themen in der Agglomeration vorliegt.³² Die gesetzten Schwerpunkte müssen daher nachvollziehbar aus dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet und begründet werden. Schwerpunktsetzungen haben keine schlechtere Programmbeurteilung zur Folge, sofern das Agglomerationsprogramm insgesamt eine kohärente Gesamtplanung für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vorsieht. Die Programmbeurteilung berücksichtigt immer alle vier Wirkungskriterien, eine der Schwerpunktsetzung entsprechende Gewichtung der Unterkriterien ist im Bereich Verkehr möglich. Das gleiche Prinzip gilt auch, falls in spezifischen Themenbereichen mangels prioritären Handlungsbedarfs nur wenig oder gar keine Massnahmen vorgeschlagen werden.

³⁰ Diese Möglichkeit besteht erst, wenn die Bausteine gem. Art 2 Abs. 1 PAVV auch das Thema Landschaft im Bereich Verkehr berücksichtigt haben (s. nachfolgende Beschreibung der Bausteine).

³¹ Art. 2 Abs. 4 PAVV

³² Art. 18a Abs. 2 MinVV

- **Lesbarkeit:** Allgemein steht bei der Erarbeitung aller Bausteine eine kompakte und konzise Aufbereitung der Inhalte im Vordergrund. Dies betrifft insbesondere Bausteine wie die Situations- und Trendanalyse, bei der möglichst viel mit grafischen Darstellungen und/oder Tabellen gearbeitet werden soll.
- **Abbildungen:** Kartografische Darstellungen sind für die wichtigsten Aspekte der Situations- und Trendanalyse, für das Zukunftsbild, die Teilstrategien, die A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation sowie die Umsetzungstabellen erforderlich.³³ Allenfalls können Karten für die Illustration mehrerer Bausteine beigezogen werden, sofern sie genügend aussagekräftig sind. Für den Handlungsbedarf sind Karten oder Tabellen nicht zwingend, jedoch für ein besseres Verständnis des Agglomerationsprogramms hilfreich (z. B. Schwachstellenkarten).

³³ Art. 1b Bst. c sowie Art. 2 Abs. 2 PAVV

Nachfolgend werden die wesentlichen Anforderungen an die sechs Bausteine und deren Bearbeitungsrhythmus beschrieben. Weitere Ausführungen zum Prüfverfahren in Bezug auf die einzelnen Bausteine finden sich im Kapitel 3 und in den Anhängen 1 bis 5.

2.3.1 Umsetzungsbericht

Kernfrage: Wo steht die Agglomeration bei der Umsetzung der bisher vereinbarten Massnahmen?

Zweck: In diesem Baustein wird der aktuelle Stand der Umsetzung der Vorgängergenerationen dargestellt. Er ist notwendig, sofern in einer Vorgängergeneration eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen wurde.³⁴

³⁴ Art. 2 Abs. 1 Bst. f PAVV

Aktualisierung: alle 4 Jahre (zwingend)

Erwartete Inhalte/zu behandelnde Themen:

- Zielerreichungsgrad bezüglich Zukunftsbild und Teilstrategien;
- Stand der Umsetzung der A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation (vgl. Kap 3.6);
- Stand der Umsetzung der Massnahmen der letzten Generation, wenn diese für die Nachvollziehbarkeit des aktuellen Programms relevant sind;
- grobe Übersicht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen je Generation: hier sind lediglich grössere Massnahmen und Schlüsselmassnahmen³⁵ aufzuführen, die für die Nachvollziehbarkeit des aktuellen Programms relevant sind;
- Bezeichnung der massgeblichen Gründe für Verzögerungen von grösseren Massnahmen und Schlüsselmassnahmen sowie weiterer vorgesehener Umsetzungsschritte.

³⁵ Vgl. Definition von «Schlüsselmassnahmen» in Kap. 2.3.6.

2.3.2 Situations- und Trendanalyse

Kernfrage: Wie entwickelt sich die Agglomeration in den Bereichen Verkehr und Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft), sowie der Umwelt?

Zweck: Dieser Baustein stellt den aktuellen Zustand der Verkehrssysteme und der Siedlungsstruktur, (unter Berücksichtigung der Landschaft³⁶), sowie der Umwelt dar³⁷.

Aktualisierung: alle 4 bis 8 Jahre. Wenn in einer früheren Generation eine umfassende Analyse durchgeführt wurde, geht es in der aktuellen Generation vor allem um die Nachführung der wichtigsten Kennzahlen.

³⁶ Berücksichtigung der Landschaft als Querschnittsthema in allen Bausteinen: Auf die Behandlung von landschaftsspezifischen Handlungsfeldern ausserhalb des Einflussbereichs des PAV (bspw. Gebietsmanagement von Naherholungsgebieten, Aufwertungsmassnahmen im Wald etc.) soll verzichtet werden.

³⁷ Die Situationsanalyse im Bereich Umwelt (z. B. Lärm- und Luftemissionen) ist eine Voraussetzung, um die Auswirkungen des AP auf die Umwelt beurteilen zu können (vgl. Art. 17d Abs. 2 Bst. c MinVG und Wirkungskriterium 4, vgl. Kap. 3).

Erwartete Mindestinhalte:

- BeSA-Perimeter/Bearbeitungsperimeter, räumliche Gliederung und funktionaler Zusammenhang mit benachbarten Räumen und Agglomerationen (z. B. Handlungsraum des Raumkonzepts);
- Stand und Entwicklung der vier MOCA³⁸-Indikatoren (s. Kap. 4.4);
- aktueller Stand, bisherige Entwicklungen und Trends zu folgenden Themen – wenn möglich auch mit Zeitreihen:

³⁸ Die Abkürzung steht für das Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme (s. Art. 20 Abs. 2 PAVV).

Verkehr:

- räumliche Analyse der Pendlerströme sowie von weiteren relevanten Verkehrsströmen (z. B. Wirtschafts-, Einkaufs- oder Tourismusverkehr), Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems (Bahn, Tram, Bus);
- Struktur und Qualität des Fuss- und Veloverkehrsnetzes;
- Struktur und Auslastung des Strassennetzes (Netzhierarchien, Kapazitätsengpässe); Lokalisierung verkehrsberuhigter Zonen;
- Angebot und Nachfrage der öffentlich zugänglichen Parkierung;
- multimodale Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen;
- verkehrliche Anbindung der Siedlung an Frei- und Naherholungsräume; Siedlungsverträglichkeit sowie allenfalls landschaftliche Einbettung grösserer bestehender Verkehrsinfrastrukturen.³⁹

³⁹ Siehe auch Anhang 1 zum Umgang mit dem Thema Landschaft innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets.

Siedlung:

- Einwohner- und Beschäftigte mit ihrer aktuellen räumlichen Verteilung und ihren Entwicklungsprognosen;
- Siedlungsentwicklung;
- Verortung der grösseren Siedlungsgebiete und ihren Entwicklungspotenzialen gemäss kantonaalem Richtplan (KRIP) und/oder weiteren relevanten Planungsinstrumenten⁴⁰ (z. B. Entwicklungsschwerpunkte [ESP]), Innenentwicklungsgebiete und verkehrsentensive Einrichtungen);
- ÖV-Erschliessungsgüteklassen der grösseren Siedlungsgebiete;
- Landschaft: Lage der wichtigsten siedlungsgliedernden Grün- und Gewässerräume sowie der ökologischen Vernetzungskorridore: Karte(n) zu den Schutzgebieten nationaler Bedeutung und den agglomerationsrelevanten Naherholungsgebieten; Analyse der aktuellen und zukünftig zu erwartende Struktur und Vernetzung der Freiräume.

⁴⁰ Der Begriff «weitere relevante Planungsinstrumente» wird in den Richtlinien als Oberbegriff verwendet für Planungen wie Regionale Richtpläne, Regionalplanungen, regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte etc. Dies gilt im Besonderen für kantonsüberschreitende Agglomerationen mit mehreren relevanten Planungsinstrumenten.

Umwelt:

- Karten zu aktueller und zukünftig zu erwartender Luft-, Hitze- und Lärmbelastung.

Zusätzliche Themen können abhängig von den agglomerationsspezifischen Herausforderungen in der Situations- und Trendanalyse behandelt werden. Spezifische Herausforderungen einer Agglomeration können sich aus der Grösse, der geografischen Lage (z. B. Agglomerationen in Berggebieten), einer grenzüberschreitenden Situation (Kantons- oder Landesgrenzen überschreitend) oder anderen besonderen Funktionen ergeben (z. B. touristisch geprägte Agglomerationen, von Logistik geprägte Standorte etc.). Solche Besonderheiten werden vom Bund in der Programmbeurteilung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigt, sofern die spezifischen Herausforderungen nachvollziehbar dargelegt werden.

Generell sind in der Situations- und Trendanalyse nur die Inhalte vorzusehen, die für das Verständnis der anderen Bausteine nötig sind. Der Fokus soll dabei auf Karten und Grafiken und nicht auf Textelementen liegen.

2.3.3 Zukunftsbild

Kernfrage: Wie sieht die gewünschte zukünftige Struktur von Verkehr und Siedlung der Agglomeration (unter Berücksichtigung der Landschaft) aus?

Zweck: Das Zukunftsbild zeigt räumlich konkret und in Form von Karte und Text auf, an welchen zukünftigen Strukturen von Verkehr und Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft), sich die Agglomeration orientiert. Der Zeithorizont beträgt rund 20 Jahre, ausgehend von der vorliegenden Generation.

Aktualisierung: alle 8 bis 12 Jahre

Erwartete Inhalte/zu behandelnde Themen:

Bei der Erarbeitung des Zukunftsbilds sollen die Ziele und Strategien des Raumkonzepts Schweiz, des Sachplans Verkehr, Teil Programm, des Landschaftskonzepts Schweiz sowie der kantonalen Planungen berücksichtigt werden.

- Darstellung eines Gesamtverkehrskonzepts für die Agglomeration inkl. der relevanten übergeordneten Netzen der verschiedenen Verkehrsträger sowie Verkehrsdrehscheiben in Abstimmung auf die Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumstruktur;
- Definition und Entwicklungsziele der Raum- und Siedlungstypen, inkl. der Freiräume und ihrer Vernetzung;
- Aufzeigen der zentralen natürlichen und naturnahen Lebensräume, allfällige Auswirkungen der angestrebten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf diese Räume (sofern beurteilbar) sowie Berücksichtigung entsprechender Nutzungs- und Schutzinteressen;
- Bezeichnung der Zielwerte der MOCA-Indikatoren in quantitativer Hinsicht (s. Kapitel 4.4).

2.3.4 Handlungsbedarf

Kernfragen: Wo bestehen vor dem Hintergrund der Situations- und Trendanalyse, des Zukunftsbilds und des Umsetzungsstands der bisher vereinbarten Massnahmen die grössten Lücken? Welche Themen und/oder Räume müssen prioritär angegangen werden?

Zweck: Der Baustein Handlungsbedarf dient als Scharnier zwischen Situations- und Trendanalyse sowie Zukunftsbild auf der einen Seite und Teilstrategien sowie Massnahmen auf der anderen Seite. Er stellt damit ein Schlüsselement für den Nachweis der Generationenkohärenz und des «roten Fadens» eines Agglomerationsprogramms dar.

Aktualisierung: alle 4 Jahre (zwingend)

Erwartete Inhalte/zu behandelnde Themen:

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus der Gegenüberstellung zwischen Zukunftsbild und Ist-Zustand sowie aus dem Stand der Umsetzung der bisher vereinbarten Massnahmen.

Der Handlungsbedarf soll nachvollziehbar aufzeigen, welche Probleme in den Bereichen Verkehr und Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft), in der aktuellen Generation zu behandeln sind, und in welchem Zusammenhang diese mit früheren Generationen des Agglomerationsprogramms stehen. Die Trägerschaften können den Handlungsbedarf zeitlich priorisieren, z. B. aus Gründen der Abstimmung mit Massnahmen übergeordneter Planungen oder aus umsetzungstechnischen Gründen, sofern dies nachvollziehbar dargelegt wird. Aus diesem Baustein sollen allfällige thematische oder geografische Schwerpunktsetzungen auf Massnahmenebene (z. B. Fokusräume) im Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation hergeleitet und begründet werden.

Falls bei Schlüsselmassnahmen Umsetzungsschwierigkeiten bestehen, sind Rückfallebenen (z. B. in Form von Szenarien) aufzuzeigen. Der Handlungsbedarf sollte priorisiert werden, um das Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation und die entsprechenden Massnahmen zu begründen.

2.3.5 Teilstrategien

Kernfrage: Wie wird – konzeptionell/strategisch – der identifizierte Handlungsbedarf angegangen und das Zukunftsbild schliesslich erreicht?

Zweck: Die Teilstrategien zeigen die Handlungsansätze auf, mit welchen der Handlungsbedarf in den Bereichen Verkehr und Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft) angegangen wird. Sie sind das Bindeglied zwischen dem Handlungsbedarf und den Massnahmen.

Aktualisierung: alle 4 bis 8 Jahre

Erwartete Inhalte/zu behandelnde Themen:

Die Teilstrategien müssen räumlich konkret sein und auf die spezifische Situation der Agglomeration eingehen. Sie zeigen zudem die Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland auf. Eine eigene Teilstrategie Landschaft wird nicht erwartet, die landschaftlichen Aspekte sind in die Teilstrategien Verkehr und Siedlung zu integrieren.

Mindestens folgende Themen sind in der Teilstrategie Verkehr zu behandeln:

- Gesamtverkehrliche Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger bzw. -modi und Entwicklung multi- und intermodaler Angebote, Vernetzung der Verkehrsmittel und -träger über die verschiedenen Typen von Verkehrsdrehscheiben;
- Angebots- und Qualitätsverbesserungen für den öffentlichen Verkehr (ÖV), motorisierten Individualverkehr (MIV), Fuss- und Veloverkehr (FVV) inkl. Netzlückenschlüsse und Netzergänzungen;
- Verkehrs- und Mobilitätsmanagement;
- Dekarbonisierung des Verkehrs (z. B. Förderung alternativer (fossilfreier) Antriebssysteme sowie des Fuss- und des Veloverkehrs);
- Verbesserung der Einbettung von Verkehrsinfrastrukturen in die Landschaft (z. B. Reduktion der Trennwirkungen), Ergänzung der Verkehrsinfrastrukturen mit (natürlich gewachsenen als auch naturnah angelegten Elementen) grünen und blauen Infrastrukturelementen⁴¹ zugunsten landschaftsschonender Verkehrsinfrastrukturmassnahmen;
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Freiräumen (insbesondere Grünräumen) im Siedlungsgebiet und der Anbindung der Siedlung an die Naherholungsräume (ohne übermässige Erzeugung von Mehrverkehr);
- in Agglomerationen mit bedeutenden Belastungen aufgrund des Wirtschaftsverkehrs⁴² und Agglomerationen mit bedeutenden Logistikstandorten: Organisation und Lenkung des Wirtschaftsverkehrs, Vernetzung der Angebote, Erschliessung der Logistikstandorte usw.;
- in touristisch geprägten Agglomerationen: Tourismusverkehr, insbesondere was die Erschliessung, Einbettung und Aufwertung der Zugänge zu verkehrserzeugenden Bauten und Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets betrifft, Verkehrsreduktion in empfindlichen Naturräumen usw.

Mindestens sind in der Teilstrategie Siedlung die folgenden Fragen zu behandeln:

- «Wo» ist die Siedlungsentwicklung verortet? Räumliche Lokalisierung der agglomerationsrelevanten, grösseren Siedlungsentwicklungen, vorrangigen Innenentwicklungsgebiete und Entwicklungsschwerpunkte, Abstimmung mit dem bestehenden Verkehrsnetz bzw. -angebot und allfälligen neuen Verkehrsinfrastrukturen;
- «Was» ist geplant? Art und Umfang der grösseren Entwicklungen, insbesondere Art der Nutzungen und zukünftige Einwohnende und Beschäftigte pro grösserem Siedlungsentwicklungsgebiet; Verbesserung der Einbettung der Siedlungsgebiete in die Landschaft und Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Freiraumstruktur;⁴³

⁴¹ Die grünen Elemente tragen zu einem resilienten Verkehrsinfrastruktursystem bei, ermöglichen die Gestaltung von Siedlungs-, Verkehrs- und Freiräumen mit einer hohen Aufenthaltsqualität, einer hohen Artenvielfalt und einem angenehmen Mikroklima, (z. B. Hitzeminderung durch wirksame Frischluftschneisen). Die blauen Elemente ermöglichen u. a. ein Regenwassermanagement (Entsiegelungen, Prinzip Schwammstadt), welches zur Versickerung, Bewässerung von Grünflächen und zur Verbesserung der klimatischen Verhältnisse beiträgt. Grüne und blaue Infrastrukturelemente leisten damit einen Beitrag zur Klimaanpassung, zur Steigerung der Lebensqualität und zur Resilienz des Verkehrsinfrastruktursystems.

⁴² Der Wirtschaftsverkehr unterteilt sich in Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr (mit und ohne Waren) sowie Personenwirtschaftsverkehr (s. dazu auch die Grundlagenstudie «Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen», ARE, Nov. 2021).

⁴³ Z. B. ökologische Aufwertung und Vernetzung der Freiräume untereinander und zur offenen Landschaft, Hinweise zur Ergänzung der Siedlungsstruktur mit grünen und blauen Infrastrukturelementen.

- «Wann» wird die Siedlungsentwicklung umgesetzt? Zeitlicher Aspekt mit vorgesehenen Umsetzungshorizonten;
- «Wie» ist die Entwicklung geplant? Instrumente und Ansätze der öffentlichen Hand zur Steuerung der Siedlungsentwicklung sowie zur Begleitung und Unterstützung der Gebietsentwicklungen, insbesondere wenn diese in privater Hand liegen (Zuständigkeiten, Verfahren, Planungsinstrumente, marktwirtschaftliche Instrumente etc.).

2.3.6 Massnahmen und deren Priorisierung

Kernfrage: Mit welchen Massnahmen werden die Teilstrategien Verkehr und Siedlung umgesetzt? Für welche Verkehrsmassnahmen wird eine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt?

Zweck: Der Baustein zeigt auf, welche Massnahmen für die konkrete Umsetzung der Teilstrategien Verkehr und Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft⁴⁴) geplant sind sowie wie sie zeitlich priorisiert werden. Der Baustein zeigt ebenfalls auf, wie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen mit den Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr abgestimmt sind.

Aktualisierung: alle 4 Jahre (zwingend). Die Massnahmen müssen in jeder Generation aktualisiert werden. Es können bei jeder Generation – abgestimmt auf den Handlungsbedarf – thematische oder geografische Schwerpunkte gesetzt werden.

Erwartete Inhalte/zu behandelnde Themen:

- Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung mit sowohl im Rahmen des PAV mitfinanzierbaren wie auch nicht mitfinanzierbaren Massnahmen⁴⁵ (s. auch Kap. 2.4); die Massnahmen sollten, sofern möglich, landschaftliche und freiräumliche Aspekte (inklusive allfälliger grüner und blauer Elemente) berücksichtigen;
- Massnahmenportfolio mit sowohl angebots- als auch nachfrageseitigen Massnahmen, die die Nachfrage und das Mobilitätsverhalten beeinflussen, um beispielsweise den Anstieg des motorisierten Verkehrs zu begrenzen oder die Verlagerung auf ressourceneffiziente Verkehrsmittel zu fördern;⁴⁶
- Priorisierung (A-, B- und C-Horizonte) der Massnahmen, wobei A- und B-Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung zwingend enthalten sein müssen⁴⁷;
- Erläuterungen zur Auswahl und Priorisierung (inkl. begründete Herleitung) der Massnahmen
- Identifikation allfälliger Schlüsselmassnahmen. Als Schlüsselmassnahmen⁴⁸ gelten Massnahmen, die für die Wirkung des jeweiligen Agglomerationsprogramms zentral sind, bzw. im Hinblick auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr als besonders wirkungsvoll eingestuft werden;
- Übersicht der Kosten der Massnahmen für jeden Horizont und jede Massnahmenkategorie (alle Massnahmen: Kostenangabe exkl. MwSt. zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms).

⁴⁴ Eigenständige Landschaftsmassnahmen werden nicht erwartet. Die Agglomerationen dürfen weiterhin (freiwillige) Landschaftsmassnahmen durchführen; sie werden jedoch nicht in der Wirkungsbeurteilung eines Agglomerationsprogramms berücksichtigt.

⁴⁵ Art. 17c Abs. a MinVG und Art. 4 Abs. 1 PAVV

⁴⁶ Die Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements sind vielfältig und können auf die Bedürfnisse der einzelnen Agglomerationen und insbesondere auf deren Modal-Split-Ziele abgestimmt werden (vgl. Ziff. 2.4.2 und Anhang 3).

⁴⁷ Art. 4 Abs. 2 PAVV

⁴⁸ Schlüsselmassnahmen entsprechen den «Massnahmen von zentraler Bedeutung» gem. Art 24a Abs. 2 MinVV.

Die inhaltlichen Anforderungen an die Massnahmen im Hinblick auf eine Mitfinanzierung werden in Kapitel 2.4.1 im Detail erläutert.

2.4 MITFINANZIERBARE UND NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN IM RAHMEN DES PAV

Gemäss Artikel 4 Absatz 1 PAVV soll ein Agglomerationsprogramm mitfinanzierbare Verkehrsinfrastrukturen sowie weitere nicht-mitfinanzierbare Massnahmen enthalten. Bei den mitfinanzierbaren Verkehrsinfrastrukturen wird zwischen Einzelmassnahmen und den sogenannten Kleinmassnahmen unterschieden (s. Kap. 2.4.1). Zu den nicht mitfinanzierbaren Massnahmen gehören sowohl gewisse Verkehrsmassnahmen als auch Siedlungsmassnahmen (s. Kap. 2.4.2).⁴⁹ Alle Massnahmen sind gemäss den Angaben des Bundes zu dokumentieren (s. Kap. 2.4.3).

⁴⁹ Art. 4 Abs. 1 Bst. a–c PAVV

2.4.1 Mitfinanzierbare Massnahmen

Bundesbeiträge an Agglomerationsprogramme werden nur für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gewährt, «die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen» und wenn eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist.⁵⁰ Die Massnahmen sollen – im weitesten Sinne – als Infrastruktur verstanden werden und sich nicht auf den Betrieb beziehen. Das bedeutet, sie werden durch eine einmalige Investition realisiert und sind für alle Nutzenden fair und diskriminierungsfrei zugänglich. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, können im Rahmen des PAV auch IT-Infrastrukturen oder Softwareentwicklungsprojekte mitfinanziert werden, beispielsweise für Verkehrsmanagementsysteme oder multimodale Mobilitätsangebote.⁵¹ Ebenso können allfällige grüne oder blaue Elemente mitgetragen werden, sofern sie integrierter Bestandteil einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme sind und die Auswirkungen dieser Massnahme auf den Verkehr nachgewiesen werden können. Als Voraussetzung für die Mitfinanzierung einer Massnahme im Rahmen des PAV werden auch die Einbindung der Massnahmen in eine Gesamtverkehrsplanung und die Abstimmung mit den übergeordneten Verkehrsnetzen verlangt.

⁵⁰ Siehe auch Art. 17a MinVG.

Somit können Beiträge des Bundes an die folgenden Massnahmenkategorien ausgerichtet werden:

- Kapazität Strasse (Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen, Kapazitätsausbauten des Strassennetzes oder bestehender Kreuzungen, Erschliessungsstrassen);
- Verkehrsmanagement (Verkehrsleitsysteme, Infrastrukturanpassungen zum Zweck der verbesserten Verkehrsleitung, Kommunikations- und Monitoringinfrastruktur und -systeme, Parkraummanagement);
- Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums (Betriebs- und Gestaltungskonzepte): multimodale Gestaltung und Schaffung/Aufwertung von hochwertigen öffentlichen Räumen, auch mithilfe von untergeordneten grünen und blauen Verkehrsinfrastrukturelementen mit einer verkehrlichen Wirkung;
- Verkehrsdrehscheiben (multi- und intermodale Umsteigepunkte, Infrastruktur und Systeme für Sharing-Angebote);
- Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs;
- Tram/Stadtbahninfrastrukturen sowie Infrastrukturen anderer Arten des öffentlichen Verkehrs in der Feinerschliessung⁵² (z. B. Seilbahnen⁵³; Aufwertung von Tram-Haltestellen);
- Bus/Infrastrukturen des öffentlichen strassengebundenen Verkehrs für den Ortsverkehr⁵⁴, z. B. infrastrukturelle Anpassungen für Busnetzerweiterungen, Aufwertung von Haltestellen, Elektrifizierung der Infrastruktur oder der Fahrzeuge, Umrüstung auf Fahrzeuge mit alternativen (fossilfreien) Antrieben, inklusive Mehrkosten für Fahrzeuge und entsprechende Ladestationen (Kriterien für Mitfinanzierung s. Anhang 3);
- öffentliche Infrastrukturen zugunsten alternativer Antriebsstoffe im Privatverkehr, wie Parkflächen zum Laden im öffentlichen Raum (sogenannte grüne Zonen; Einzelheiten s. Anhang 3);

⁵¹ Die Mitfinanzierung von technologischen Lösungen im Rahmen des PAV ergibt sich aus Art. 17a MinVG: Mitfinanziert werden dabei Massnahmen mit Investitionscharakter, die allen Verkehrsteilnehmenden im Sinn eines Systems zur Benützung offenstehen und den Zielen des Gesetzgebers entsprechen (und insbesondere der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs dienen). Der Betrieb ist von einer Mitfinanzierung ausgeschlossen.

⁵² Vgl. Definition «Feinerschliessung» in Art. 22 der Verordnung vom 14. Okt. 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV).

⁵³ Eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen des PAV ist auch dann möglich, wenn die Seilbahnen hauptsächlich touristisch genutzt werden, sofern sie ein wichtiges Element der Gesamtverkehrsstrategie darstellen und somit massgeblich zur Optimierung des Verkehrssystems sowie der Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung beitragen. Eine Doppelfinanzierung durch schweizerische Bundesmittel bei Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion (Finanzierung durch den Bahninfrastrukturfonds [BIF]) ist weiterhin ausgeschlossen.

⁵⁴ Gemäss BAV-Definition beinhaltet der Ortsverkehr Angebote des öffentlichen Verkehrs, die der Feinerschliessung (s. Art. 22 KPFV) von Ortschaften dienen; Merkmal sind kurze Abstände zwischen Haltestellen. Die Haltestellen sind in der Regel nicht mehr als 1,5 km von der jeweils nächsten Haltestelle einer Regionallinie entfernt.

- Wirtschafts- und Logistikverkehr: Infrastrukturen (insbesondere öffentlich zugängliche und nutzbare Logistikkreisläufe), Anreize und Zugangsregelungen für spezielle Angebotsformen wie Cargo-to-Bike;⁵⁵
- gezielte Massnahmen für den Tourismusverkehr, sofern dieser Auslöser von wichtigen Verkehrsströmen ist (z. B. Lenkung von Nachfragespitzen mit Verkehrsfluss- und Parkraummanagement, Verbesserung der Erschliessung eines Natur- oder Erholungsgebiets durch ein spezifisches ÖV-Angebot oder FVV-Massnahmen).

⁵⁵ Mitfinanzierbar im Rahmen des NAF sind (wie bei den anderen Massnahmenkategorien) nur Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.

Pakete von Kleinmassnahmen

Die sogenannten Kleinmassnahmen sind mitfinanzierbare Massnahmen⁵⁶, die insbesondere beim Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie bei der Auszahlung und beim Controlling eine einfachere Umsetzung kleinerer Massnahmen ermöglichen sollen.⁵⁷ Bundesbeiträge sind für folgende Kategorien von Kleinmassnahmen vorgesehen:

⁵⁶ Im Sinne von Art. 21b MinVV.

⁵⁷ Kleinmassnahmen entsprechen grundsätzlich den bis und mit den AP der 5. Generation verwendeten Pauschalmassnahmen, jedoch mit vereinfachter Handhabung (z. B. keine Leistungseinheiten, Abrechnung im Nachhinein).

- Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr);
- Verkehrsmanagement;
- Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums;
- Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen;
- Neubau von Tram- und Bushaltestellen.

Die Investitionskosten pro Massnahme dürfen 5 Millionen Franken (exkl. MwSt.) nicht überschreiten.⁵⁸ Diese Massnahmen sollen in Paketen zusammengefasst werden. Für mehr Flexibilität bei der Begleitung und Umsetzung können einzelne Kleinmassnahmen innerhalb eines Pakets durch Massnahmen der gleichen Kategorie ersetzt werden, sofern sie mit der zuvor durch den Bund im Rahmen der Beurteilung der Agglomerationsprogramme evaluierten Konzeption vereinbar sind (s. Kap. 3.5).

⁵⁸ Art. 21b Abs. 1 MinVV und Art. 4 Abs. 5 PAVV

2.4.2 Nicht mitfinanzierbare Massnahmen

Bei Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen, die nicht über das PAV mitfinanzierbar sind, hat die Trägerschaft festzulegen und anzugeben, ob sie im Sinne von eigenen Leistungen der Agglomerationen in der Programmwirkung mitberücksichtigt werden sollen (Kap. 3.6).

Dies gilt ausserdem für mitfinanzierbare Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, für die keine Mitfinanzierung beantragt wird. Das sind typischerweise Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements oder der Parkraumbewirtschaftung, nicht infrastrukturelle Verkehrssicherheitsmassnahmen sowie Mobilitätsdienstleistungen. Als eigene Leistung der Agglomerationen kann auch die Finanzierung von strategischen Studien oder Vorstudien erachtet werden (z. B. themenspezifische Gesamtkonzeptionen in den Bereichen Verkehr und Siedlung oder Mobilitätskonzept).⁵⁹ Die vom Bund als positiv bewerteten Leistungen werden ebenfalls in die Leistungsvereinbarung aufgenommen. Eigene Leistungen sind demnach im Agglomerationsprogramm als solche zu deklarieren und möglichst mittels Massnahmenblättern zu beschreiben (Anhang 4).

⁵⁹ Die Umsetzung von eigenen Leistungen kann auf verschiedenen Ebenen erfolgen (z. B. Kantone, Agglomerationen, Gemeinden). Die Koordination findet bestenfalls auf Stufe der Trägerschaft des AP statt.

An die folgenden Massnahmenkategorien werden keine Bundesbeiträge im Rahmen des Agglomerationsprogramms ausgerichtet:

⁶⁰ Regionalverkehr umfasst – in Abgrenzung vom Fern-, Orts- und (rein) touristischen Verkehr – den Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich S-Bahnen und Groberschliessung von Ortschaften, sowie den Personenverkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen, beispielsweise Busverbindung in periphere Täler.

- nationale Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Schiene);
- Infrastrukturen für den Regionalverkehr⁶⁰ (Bahn, Bus, weitere);
- Beiträge an Rollmaterial (mit Ausnahme von Beiträgen an Rollmaterial für die Feinerschliessung, wenn damit erhebliche Infrastrukturmassnahmen eingespart werden können, insbesondere im Bereich von alternativen (fossilfreien) Antriebssystemen von Bussen);⁶¹

⁶¹ Art. 17a Abs. 2bis MinVG (Einzelheiten s. Anhang 3).

- Kosten für Betrieb, Unterhalt und Substanzerhaltung von Verkehrsinfrastrukturen;
- Kosten für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs;
- Kosten für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002⁶² (BehiG); ^{62 SR 151.3}
- Kosten im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement oder anderen verhaltensorientierten Massnahmen (z. B. Beratungsangebote);
- private Infrastrukturen zur Energiebereitstellung (z. B. Anlagen an der direkten Schnittstelle zum privaten Fahrzeug wie E-Ladestationen oder Wasserstofftankanlagen);
- Wirtschafts- und Logistikverkehr, wenn gemäss dem Gütertransportgesetz vom 25. September 2015⁶³ (GüTG) Investitionsbeiträge an Anlagen des kombinierten Verkehrs und Güteranschlüsse oder Betriebsbeiträge an den Güterverkehr auf der Schiene möglich sind; ^{63 SR 742.41}
- Kosten für Studien im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms;
- Kosten für Leistungen von Dritten im Rahmen von mitfinanzierten Massnahmen;
- rein touristisch geprägte Infrastrukturen, die ausschliesslich einem touristischen Zweck dienen (z. B. Mountainbike-Wegnetz)
- Integration oder Verbesserung von Frei- und Grünräumen als Teil einer bestehenden Verkehrsinfrastruktur, ohne Änderungen an der Verkehrsinfrastruktur, bzw. ohne verkehrliche Wirkung;
- Siedlungsmassnahmen (s. nachstehende Erläuterungen).

Siedlungsmassnahmen

Siedlungsmassnahmen sind nicht im Rahmen des PAV mitfinanzierbar, aber ein wesentlicher Bestandteil eines Agglomerationsprogramms. Unter Siedlungsmassnahmen versteht man Massnahmen, die eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen und sich an den Zielen des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979⁶⁴ (RPG) sowie den Gesamtzielen der Agglomerationspolitik des Bundes orientieren. Sie stellen sicher, dass die Siedlungsentwicklung in verdichteter Form an gut erschlossenen Lagen stattfindet und tragen dadurch zu einem effizienten Verkehrssystem bei. Siedlungsmassnahmen geben Antworten auf die Fragen, wo, wann welche Siedlungsentwicklung wie stattfindet (vgl. Kap. 2.3.5 Teilstrategien). Sie dienen der Konkretisierung der Teilstrategie Siedlung sowie der Abstimmung mit den bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastrukturen.

^{64 SR 700}

Vor diesem Hintergrund dienen die Massnahmen auch dazu, die bestehenden Raumplanungsinstrumente räumlich, zeitlich und/oder inhaltlich zu konkretisieren und die Vorgaben des kantonalen Richtplans sowie weiterer relevanter Raumplanungsinstrumente umzusetzen.

Die Trägerschaften müssen plausible Angaben zur Konkretisierung der Siedlungsentwicklungen und der geplanten Verdichtungen durch Siedlungsmassnahmen sowie zur Aufwertung von Freiräumen, die auch grüne und blaue Elemente beinhalten können, machen.

Vorschläge für flächendeckende Siedlungsmassnahmen sind nicht erforderlich. Eine räumliche Schwerpunktsetzung auf einen oder mehrere Fokusräume ist möglich, muss jedoch begründet werden und gleichzeitig eine gute Abstimmung mit dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien gewährleisten.

Die folgenden Massnahmen können Siedlungsmassnahmen eines Agglomerationsprogramms darstellen (unvollständige Liste, die sowohl planerische/steuernde als auch bauliche Massnahmen umfasst):

- Integration der Massnahmen in die Planungsinstrumente, um die Qualität der Entwicklung zu garantieren, z. B. Erarbeitung/Revision eines Teilnutzungsplans/Quartierplans oder Lancierung eines Entwicklungsprozesses mit Teststudien;
- Bereitstellung von finanziellen Mitteln und/oder Ressourcen für die Gemeinde und/oder Region, um die Innenentwicklung in Abstimmung mit privaten Akteuren voranzubringen, z. B. für den Aufbau eines Netzwerks zur Innenentwicklung;

- weitere steuernde Aktivitäten der öffentlichen Hand: Instrumente zur Koordinierung und Lenkung des Siedlungsraums und der Bauzonen, um die Innenentwicklung und Verdichtung zu fördern und die Aktivitäten der privaten Akteure zu orientieren, z. B. Definition von Minstdichten und marktwirtschaftliche Instrumente (Mehrwertabschöpfung, Erschliessungsverträge etc.);
- Definition, Festlegung und zeitliche Umsetzungsschritte von räumlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) (und weiteren «Fokusräumen»), an denen die Siedlungsentwicklung nach innen, in Abstimmung mit den verkehrlichen Entwicklungen, konzentriert vorangetrieben wird (z. B. im Umfeld von Verkehrsdrehscheiben);
- andere wichtige Entwicklungsprojekte, einschliesslich ihrer Realisierungsphasen (Planung und Umsetzung);
- Stärkung und Aufwertung landschaftlicher Aspekte und Integration von Frei- und Grünflächen.

Siedlungsmassnahmen, insbesondere planerische oder konzeptuelle Massnahmen, können als Daueraufgaben bezeichnet werden, wenn klar absehbar ist, dass sie sich über mehrere Horizonte erstrecken. In die Leistungsvereinbarung werden nur die Daueraufgaben aufgenommen, die einem spezifischen Horizont zugeordnet sind.

Für alle Siedlungsmassnahmen, einschliesslich der Daueraufgaben, müssen klare Entwicklungsschritte angegeben werden mit den Zuständigkeiten, Verfahren, Terminen, Entwicklungsstufen sowie den Umsetzungshorizonten A, B und, bei Bedarf, C. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Massnahmen, die in der Verantwortung der öffentlichen Hand liegen, und den Massnahmen, die von Dritten abhängen. Bei Letzteren müssen die Trägerschaften beschreiben, wie die öffentliche Hand in den Entwicklungsprozess eingebunden ist und sich einbringen, bzw. die Siedlungsentwicklung lenken und steuern kann. Dies kann auf Kantons-, Agglomerations- oder Gemeindeebene erfolgen. Ein blosser Verweis auf die Umsetzungsprozesse im Rahmen der ordentlichen Raumplanungsinstrumente (z. B. Nutzungsplanung) gilt nicht als eigenständige Massnahme des Agglomerationsprogramms.

Wann eine Siedlungsmassnahme als umgesetzt gilt, hängt von der Art der Massnahme ab: Bei der Ausarbeitung von Planungsinstrumenten oder eines Förderprogramms ist es z. B. der Zeitpunkt der Lancierung der Massnahme, bei anderen Massnahmen wie Arealentwicklungen der Spatenstich.

2.4.3 Massnahmendokumentation

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind gemäss den Vorlagen in Anhang 4 zu dokumentieren. Für gewisse Massnahmenkategorien sind zudem Sachinformationen erforderlich (Anhang 5).

Massnahmenpakete

Wenn möglich und sinnvoll kann die Trägerschaft neben den Kleinmassnahmen auch andere Massnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammenfassen, sofern diese den gleichen A- oder B-Horizont haben (s. Kap. 3.5). Der Bund hält sich bei abweichender Einschätzung das Recht vor, diese Massnahmenpakete aufzuteilen.

Die geografische Nähe allein rechtfertigt nicht die Bildung eines Massnahmenpakets. In folgenden Fällen scheint eine Paketbildung dagegen sinnvoll (unter Vorbehalt der konkreten Einzelfallbetrachtung):

- Massnahmen derselben Kategorie und in enger funktionaler Beziehung untereinander, z. B. alle Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die zur gleichen Verkehrsdrehscheibe gehören;
- zusammengehörendes Paket flankierender Massnahmen zu grösseren Massnahmen des Agglomerationsprogramms oder zu nationalen bzw. kantonalen Planungen.

Priorisierung der Massnahmen

Es ist Aufgabe der Trägerschaft, eine kohärente Priorisierung der Massnahmen vorzuschlagen.⁶⁵ Den Trägerschaften wird empfohlen, sich dabei an der Methode der Massnahmenbeurteilung des Bundes zu orientieren (s. Kap. 3.5). Der Bund überprüft die von der Trägerschaft vorgeschlagene Priorisierung und passt sie gegebenenfalls an.⁶⁶

Die Massnahmen werden entsprechend der festgelegten Priorität in drei Listen (A, B und C) aufgeteilt. Eine A-Massnahme der aktuellen Generation soll innerhalb von vier Jahren nach der Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses ausführungsfähig sein (Umsetzungsbeginn⁶⁷; s. Kap. 3.5). Eine B-Massnahme soll innerhalb von vier Jahren nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses der nächsten Generation umsetzbar sein (es gilt das Datum des Umsetzungsbeginns). Die A- und B-Massnahmen sind Grundlage für die Kosten- und Nutzenbeurteilung und bestimmen somit den Beitragsatz. C-Massnahmen sind in der Regel frühestens im Zeithorizont der übernächsten Generation bau- und finanzreif.

Kosten der Massnahmen

Massgebend für die Berechnung des maximalen Bundesbeitrags an die einzelnen Massnahmen sind die anrechenbaren Massnahmenkosten, die im Agglomerationsprogramm angegeben werden. Die daraus errechneten Bundesbeiträge stellen eine Obergrenze dar und können nicht mehr angepasst werden, ausser für die Anrechnung der Teuerung und der Mehrwertsteuer bei Einzelmassnahmen. Die Trägerschaft hat also ein Interesse daran, die Planungen für die wichtigsten Massnahmen so weit voranzutreiben, dass die Kostenangaben im Agglomerationsprogramm so verlässlich wie möglich sind. Gemäss dem Bundesbeschluss zum PAV und den genehmigten Leistungsvereinbarungen basieren die für den weiteren Prozess berücksichtigten Kostenangaben auf dem Preisstand zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramms, welcher dem Zeitpunkt der Einreichung des Subventionsgesuchs entspricht.

Die für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbaren Kosten sind in Artikel 21 MinVV aufgeführt. Ebenfalls anrechenbar sind die Kosten für Umwelt-, Klima- und Landschaftsschutzmassnahmen sowie für Schutzmassnahmen gegen Naturgewalten.⁶⁸ Darunter gehören auch grüne und/oder blaue Infrastrukturelemente⁶⁹, die insbesondere auch der Klimaanpassung⁷⁰ dienen, sofern:

- sie Bestandteil der im Rahmen des PAV mitfinanzierbaren Verkehrsinfrastrukturmassnahme sind;
- es sich um untergeordnete Elemente dieser Verkehrsinfrastrukturmassnahme handelt;
- die verkehrliche Wirkung der jeweiligen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm nachgewiesen und gegeben ist.

Wenn solche Elemente in einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme enthalten sind, sind die jeweiligen Kostenanteile dafür separat auszuweisen (s. Anhang 4).

⁶⁵ Art. 3 Bst. a und b sowie Art. 7 Bst. c PAVV

⁶⁶ Art. 13 Abs. 2 PAVV

⁶⁷ Bzgl. Umsetzung ist für Massnahmen der 1. und 2. Generation AP die fristgerechte Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung massgebend. Ab der 3. Generation ist der Beginn der Ausführung des Bauvorhabens (Spatenstich für Infrastrukturprojekte oder z. B. Kaufvertrag von Rollmaterial) massgebend.

⁶⁸ Art. 21 Abs. 1 Bst. d MinVV

⁶⁹ Bei diesen Elementen handelt es sich nicht nur um Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, deren Umsetzung bereits von Gesetz vorgesehen und über andere Finanzierungsgefässe mitfinanziert werden (z. B. nach dem Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz [NHG]). Vielmehr sind es zusätzliche grüne und/oder blaue Infrastrukturelemente, die im Rahmen von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen umgesetzt werden sollen. Diese können sich aus der Verpflichtung zum ökologischen Ausgleich (nach Art 18b Abs. 2 NHG) ableiten lassen, dürfen jedoch nicht über andere Bundessubventionen gefördert werden.

⁷⁰ Im Vordergrund steht dabei die Anpassung an die Auswirkungen der Klimaerwärmung (z. B. durch Verminderung von Hitzeinseln durch Begrünung und Entsiegelung).

3 Prüfverfahren

3.1 ÜBERBLICK UND ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Der Bund beurteilt die Agglomerationsprogramme. Dabei sind folgende **Grundsätze** wegleitend:

- fachliches Prüfverfahren durch den Bund (Prüfteam) und durch unabhängige Expertinnen und Experten («second opinion»);
- Einbezug der Trägerschaften im Rahmen einer Fragerunde und eines Fachgesprächs;
- faktenbasiertes, weitgehend qualitatives Prüfverfahren;
- iteratives Prüfverfahren mit Quervergleichen zwischen den Programmen und einer schrittweisen Konsolidierung der Prüfergebnisse.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat die Federführung für die Prüfung der Agglomerationsprogramme. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Bundesamt für Verkehr (BAV) und das Bundesamt für Umwelt (BAFU) wirken auf Fachebene mit.⁷¹ Die bundesexternen Expertinnen und Experte begleiten den Prozess kritisch und bringen eine unabhängige Zweitmeinung aus fachlicher Sicht ein.

⁷¹ Art. 10 PAVV

Bei der Beurteilung **berücksichtigt** werden ausserdem:

- der Stand der Umsetzung der in der vorletzten Agglomerationsprogramm-Generation vereinbarten Massnahmen;
- spezifische Herausforderungen, z. B. der Agglomerationen verschiedener Grössenklassen, kantons- und landesgrenzüberschreitender Agglomerationen, touristisch geprägter Agglomerationen etc.

Das **Prüfverfahren**⁷² durchläuft folgende Schritte:

⁷² Siehe auch Art. 10–14 PAVV.

1. Eingangsprüfung: In einem ersten Schritt wird geprüft, ob das eingereichte Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen (Kap. 2.1, 2.2 und Anhang 6) erfüllt. Werden diese nicht erfüllt, wird der Trägerschaft eine nicht erstreckbare Frist von 21 Tagen eingeräumt, um die fehlenden Angaben nachzuliefern.
2. Grundanforderungen: Sind die formalen Anforderungen erfüllt, prüft der Bund in einem zweiten Schritt die Grundanforderungen (Kap. 3.3). Erfüllt ein Agglomerationsprogramm auch nach der Fragerunde eine oder mehrere Grundanforderungen nicht, ist eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich. Das Agglomerationsprogramm wird nicht weitergeprüft, auch wenn der Bund eine Vorgängergeneration akzeptiert hat. Eine Frist für Nachbesserungen wird nicht gewährt. Die Trägerschaft wird darüber informiert, welche Grundanforderung(en) nicht erfüllt wurde(n).
3. Massnahmenbeurteilung: In einem dritten Schritt werden die Massnahmen beurteilt und die von den Trägerschaften vorgeschlagene Priorisierung der Massnahmen geprüft (Kap. 3.5).
4. Programmbeurteilung: In einem weiteren Schritt wird das Agglomerationsprogramm auf seine Wirkung in vier Teilschritten beurteilt (Kap. 3.6).
5. Festlegung Beitragssatz: Aufgrund der Programmbeurteilung wird der Beitragssatz anhand des Kosten-Nutzen-Verhältnisses des Agglomerationsprogramms festgelegt.
6. Prüfbericht: Die Prüfergebnisse werden für jedes Agglomerationsprogramm in einem Prüfbericht erläutert; die (Um)Priorisierung der Massnahmen durch den Bund wird begründet, die Massnahmen- und die Programmbeurteilung werden dargelegt.
7. Botschaft: Der Bundesrat beantragt beim Parlament die erforderlichen Finanzmittel für die Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss den Prüfberichten.

Abbildung 5: Das Prüfverfahren im Überblick



Einbezug der Trägerschaften im Prüfverfahren

Während des Prüfverfahrens erhalten die Trägerschaften zwei Mal die Gelegenheit zu einem Austausch mit dem Bund:

- Zu Beginn des bundesinternen Prüfverfahrens kann zwischen dem ARE und einer Trägerschaft ein erster Austausch in Form einer **Fragerunde** durchgeführt werden, um dem Prüfteam ein besseres Verständnis des jeweiligen Agglomerationsprogramms zu ermöglichen, Missverständnisse zu vermeiden und offene Fragen zu klären. Diese Fragerunde kann schriftlich und/oder in Form einer Sitzung erfolgen.

- Ein sogenanntes **Fachgespräch** findet statt, um die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes anhand eines Entwurfs des Prüfberichts zu diskutieren. Es soll sicherstellen, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden und die Kohärenz des Agglomerationsprogramms trotz allfälliger Prioritätenänderungen durch den Bund gewahrt bleibt. Die dabei vorgebrachten Anliegen der Trägerschaften werden geprüft und die Prüfergebnisse in begründeten Fällen angepasst.

3.2 EINGANGSPRÜFUNG

Bei der Eingangsprüfung⁷³ prüft der Bund folgende Aspekte (für detailliertere Angaben vgl. Anhang 6):

⁷³ Siehe auch Art. 1-3, Art. 8 und Art. 11 PAVV.

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens folgenden Teilen: Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen, falls in einer Vorgängergeneration Massnahmen vereinbart wurden.
- Der Hauptteil besteht mindestens aus den sechs erforderlichen Bausteinen (Kapitel 2.3), wobei nicht jeder Baustein neu erarbeitet sein muss. Der Massnahmenteil enthält ein Massnahmenblatt für jede(s) A- und B-Massnahme bzw. -Massnahmenpaket in den Bereichen Verkehr und Siedlung der jeweiligen Generation.
- Der Massnahmenteil enthält die Sachinformationstabelle (nach ARE-Vorgaben, s. Anhang 5), welche alle A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation sowie die Massnahmen nationaler, kantonaler und weiterer relevanter Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland auflistet.
- Die zuständige kantonale Behörde (in der Regel der Regierungsrat) hat das Agglomerationsprogramm für die Einreichung beim Bund freigegeben.

Den Trägerschaften wird eine nicht erstreckbare Frist von 21 Tagen zur Beantwortung der Fragen und ggf. zum Nachreichen von weiteren Unterlagen und Angaben gewährt.

3.3 GRUNDANFORDERUNGEN

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte Grundanforderungen erfüllen, die dazu beitragen, dass:

- der Bund die Prüfung der Agglomerationsprogramme auf vergleichbare Grundlagen abstützen und eine möglichst nachvollziehbare und gleichwertige Behandlung aller Agglomerationsprogramme gewährleisten kann;
- die Massnahmen termingerecht umgesetzt werden, indem die Agglomerationsprogramme unter Einbezug aller relevanten Akteure erarbeitet wurden sowie politisch breit abgestützt sind.

Es gibt daher **vier Grundanforderungen (GA)**, die in Anhang 7 präzisiert werden:

- GA1: Trägerschaft und Partizipation
- GA2: Vollständigkeit und roter Faden
- GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen
- GA4: Umsetzung und Controlling

Alle vier Grundanforderungen müssen erfüllt sein, damit der Bund ein eingereichtes Agglomerationsprogramm weiter prüft.⁷⁴ Sie können jedoch in der Art und Weise sowie im Detaillierungsgrad, aufgrund von spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst sein.

⁷⁴ Art. 7 PAVV

3.4 WIRKUNGSKRITERIEN

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen der Eingangsprüfung sowie die Grundanforderungen, wird seine Wirkung beurteilt. Die Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms wird anhand der Wirkungsziele gemäss Artikel 17d Absatz 2 MinVG wie folgt beurteilt:

- bessere Qualität des Verkehrssystems;
- mehr Siedlungsentwicklung nach innen;
- weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch;
- erhöhte Verkehrssicherheit.

Aus den Wirkungszielen sind vier Wirkungskriterien abgeleitet. Die Beurteilung anhand der Wirkungskriterien erfolgt qualitativ (s. Anhang 8). Um eine nachvollziehbare Beurteilung zu ermöglichen, wird jedes Wirkungskriterium in Unterkriterien nach einzelnen Fachthemen aufgeteilt. Die Beurteilung erfolgt anhand dieser Unterkriterien jeweils für das einzelne Wirkungskriterium als Ganzes. Mit anderen Worten werden die Unterkriterien nicht separat bepunktet. Jedes Wirkungskriterium wird mit 0 bis 3 Punkten bewertet.

0 Punkte:	keine Wirkung
1 Punkt:	geringe Wirkung
2 Punkte:	mittlere Wirkung
3 Punkte:	hohe Wirkung

Die jeweilige Punktevergabe wird für jedes einzelne Wirkungskriterium begründet (zur Punktzuteilung s. Kap. 3.6).

Die Kernfragen zu den Unterkriterien und Präzisierungen sind in Anhang 8 zu finden.

Tabelle 1: Übersicht zu den Wirkungskriterien (WK) mit Unterkriterien

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern	
1.1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
1.2	Verbesserung der Intermodalität und aktive Lenkung der Mobilitätsnachfrage
1.3	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
1.4	Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
1.5	Verbesserung im Fuss- und im Veloverkehr
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern	
2.1	Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
2.2	Aufwertung der Strassenräume und der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen	
3.1	Erhöhung der objektiven und der subjektiven Verkehrssicherheit
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern	
4.1	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen
4.2	Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Freiräumen

Die vier Wirkungskriterien werden sowohl für die Nutzenbeurteilung eines Agglomerationsprogramms als Ganzes als auch zur Beurteilung der einzelnen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen herangezogen. Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms ergibt sich aus dem Vergleich zwischen zwei künftigen Zuständen: dem Referenzzustand (ohne Agglomerationsprogramm) und dem Zustand mit Agglomerationsprogramm.

3.5 MASSNAHMENBEURTEILUNG

Bevor die Agglomerationsprogramme auf ihre Wirkung hin beurteilt werden, muss der Bund abklären, ob die darin vorgeschlagenen Massnahmen mitfinanzierbar sind und ob die von der Trägerschaft definierten Prioritäten plausibel sind.⁷⁵ Die Beurteilung der Einzelmassnahmen im Bereich Verkehr (s. Kap. 5.3.1) unterscheidet sich von der Beurteilung der Kleinmassnahmen im Bereich Verkehr (s. Kap. 3.5.2) sowie von den Siedlungsmassnahmen (s. Kap. 3.5.3).

⁷⁵ Art. 13 PAVV

3.5.1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen – Einzelmassnahmen

Ziel der Beurteilung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (Einzelmassnahmen) ist es, die von der Trägerschaft vorgeschlagene Priorisierung in A- oder B-Horizont zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Diese Beurteilung basiert auf fünf Kriterien⁷⁶:

⁷⁶ Art. 4 Abs. 3 und Art. 13 Abs. 3 PAVV

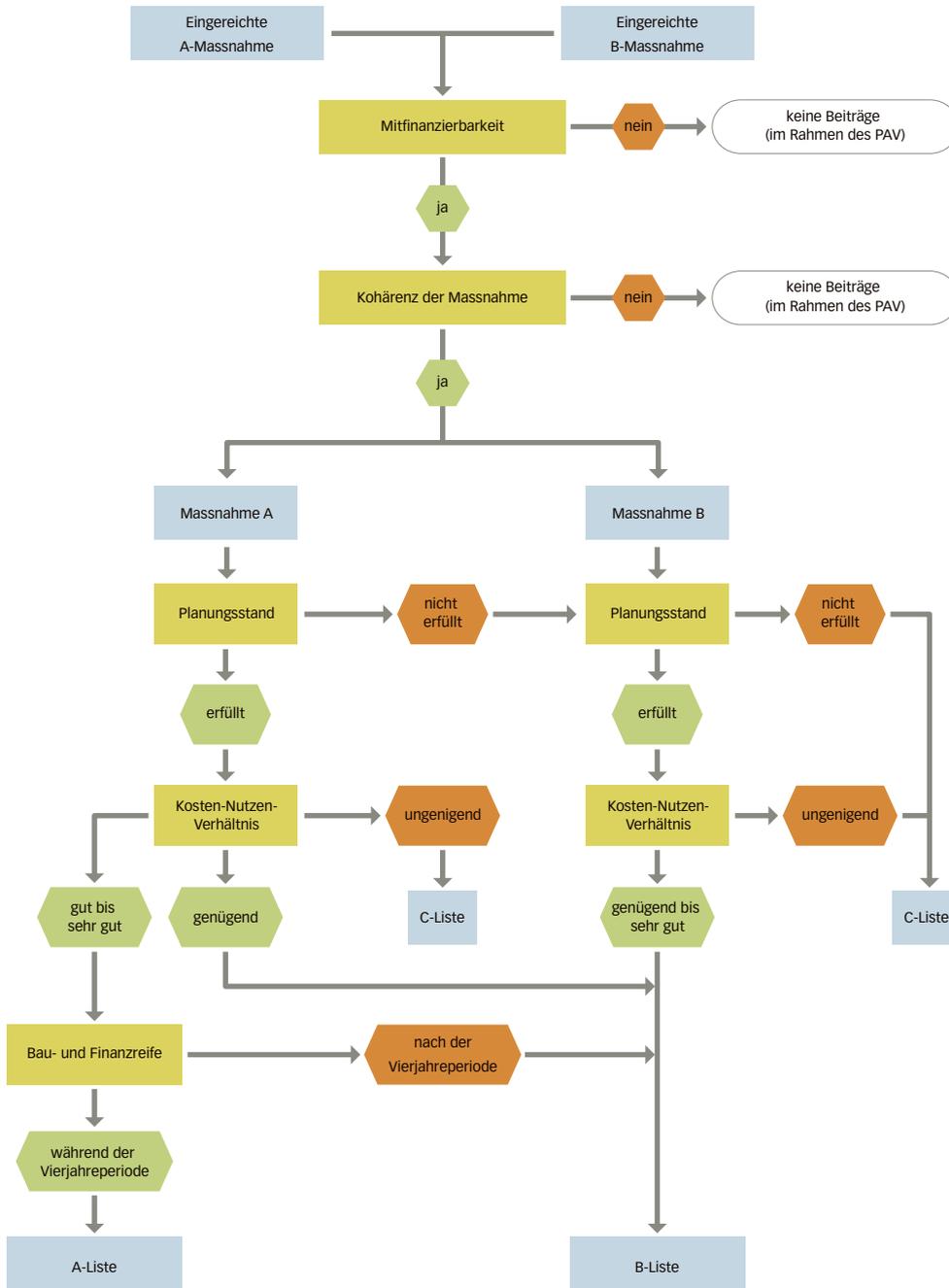
1. Mitfinanzierbarkeit;
2. Kohärenz der Massnahme;
3. Planungsstand;
4. Kosten-Nutzen-Verhältnis;
5. Bau- und Finanzreife.

Nur Massnahmen im Agglomerationsprogramm, die mitfinanzierbar und kohärent sind, werden nach der folgenden Methodik beurteilt und erhalten eine Priorität A, B oder C zugewiesen:

- Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Liste müssen in allen fünf Kriterien positiv beurteilt werden (s. Abb. 7).
- Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der B-Liste sind mitfinanzierbar und kohärent. Ihr Planungsstand ist genügend fortgeschritten, ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist (nur) genügend oder die Bau- und Finanzreife entspricht noch nicht den Anforderungen an Massnahmen der A-Liste.
- Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der C-Liste sind grundsätzlich mitfinanzierbar und kohärent, ihr Planungsstand entspricht aber noch nicht den Anforderungen der A- und B-Listen oder ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist noch ungenügend.⁷⁷

⁷⁷ Gemäss dieser Logik sind C-Massnahmen, die vom Bund unpriorisiert werden, grundsätzlich kohärent mit dem Agglomerationsprogramm und weisen daher einen gewissen Handlungsbedarf auf. Massnahmen mit fehlender oder ungenügender Kohärenz im Agglomerationsprogramm (z. B. Handlungsbedarf wird nicht anerkannt) werden vom Bund keiner Priorität zugewiesen.

Abbildung 6: Vorgehen und Kriterien bei der Massnahmenbeurteilung (Einzelmassnahmen)



Kriterium 1: Mitfinanzierbarkeit

Diese wird anhand der Rahmenbedingungen gemäss Kapitel 2.4 geprüft.

Kriterium 2: Kohärenz der Massnahme

Der Bund beteiligt sich nur an Massnahmen, die sowohl inhaltlich als auch zeitlich kohärent sind (s. auch Kap. 2.1 und 2.2).

Die inhaltliche Kohärenz ist unter folgenden Voraussetzungen gegeben:

- Die Massnahme entspricht den allgemeinen Zielen des PAV: Sie unterstützt die Abstimmung von Verkehr und Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft) und ermöglicht eine effiziente und nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems.
- Die Massnahme ist mit dem Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien Verkehr und/oder Siedlung kohärent.

Die zeitliche Kohärenz ist unter den folgenden Voraussetzungen gegeben:

- Die Massnahme bettet sich kohärent in die Agglomerationsprogramme der Vorgängergenerationen ein. Dabei werden auch die allfälligen Hinweise des Bundes aus früheren Prüfberichten miteinbezogen.
- Die Priorität der Massnahme entspricht dem aktualisierten Handlungsbedarf und berücksichtigt den Fortschritt der Umsetzung der Massnahmen der Vorgängergenerationen, welche in einer entsprechenden Leistungsvereinbarung festgehalten sind.
- Die Priorität der Massnahme trägt der Terminplanung der mit ihr zusammenhängenden Siedlungsmassnahmen Rechnung (z. B. Entwicklungsgebiete rechtzeitig erschliessen, aber abgestimmt auf die Investitionsdynamik).
- Die Priorität der Massnahme ist kohärent mit den Bundesplanungen, den Kantonsplanungen und weiteren relevanten Planungen sowie mit den anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms.

Kriterium 3: Planungsstand

Mit diesem Kriterium wird der Fortschritt des Planungsprozesses beurteilt. Zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramms müssen alle Massnahmen, die für die A- oder B-Listen in Betracht kommen, einen kostenabhängigen Planungsstand aufweisen (s. Anhang 2 für weitere Einzelheiten):

- Bei Einzelmassnahmen mit Investitionskosten von weniger als 10 Millionen Franken (exkl. MwSt.) muss der Planungsstand 1 erreicht werden. Für die Massnahmen im A-Horizont müssen eine Vorstudie und eine Machbarkeitsstudie vorliegen sowie eine Kostenschätzung (+/- 50 %). Empfohlen wird die Erarbeitung eines Vorprojektes, um eine zeitgerechte Realisierung sicherzustellen. Für die B-Massnahmen sind vor allem eine Orientierung zum Projekt sowie der aktuelle Stand der Planung erforderlich.
- Bei Massnahmen mit Investitionskosten von mehr als 10 Millionen Franken (exkl. MwSt.) muss ausserdem der Planungsstand 2 erreicht sein. Dies erfordert neben vertieften technischen Analysen auch eine Kostenschätzung von +/- 30 Prozent für den A-Horizont und von +/- 50 Prozent für den B-Horizont. Für die Massnahmen im A-Horizont wird die Erarbeitung eines Vorprojektes empfohlen.
- Grössere Massnahmen der Priorität A mit Investitionskosten von über 50 Millionen Franken (exkl. MwSt.) müssen zudem ein Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103⁷⁸ (bzw. im Ausland eine Planungsgrundlage mit vergleichbarem Detaillierungsgrad) vorweisen, um für die A-Liste berücksichtigt zu werden. Für die B-Liste muss eine Vorstudie mit einer Kostenschätzung von +/- 30 % vorhanden sein.
- Für die Kleinmassnahmen der A-Liste müssen lediglich die Teilmassnahmen sowie die Informationen gemäss Anhang 4 ausgewiesen werden (s. auch Kap. 3.5.2).

⁷⁸ SIA 103 2020, überarb. 2. Aufl., Ordnung für Leistungen und Honorare der Bauingenieurinnen und Bauingenieure.

Kriterium 4: Kosten-Nutzen-Verhältnis

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Massnahme ergibt sich einerseits aus dem Nutzen (gemessen in Wirkungspunkten), andererseits aus den Kosten (gemessen nach Kostenkategorien).⁷⁹

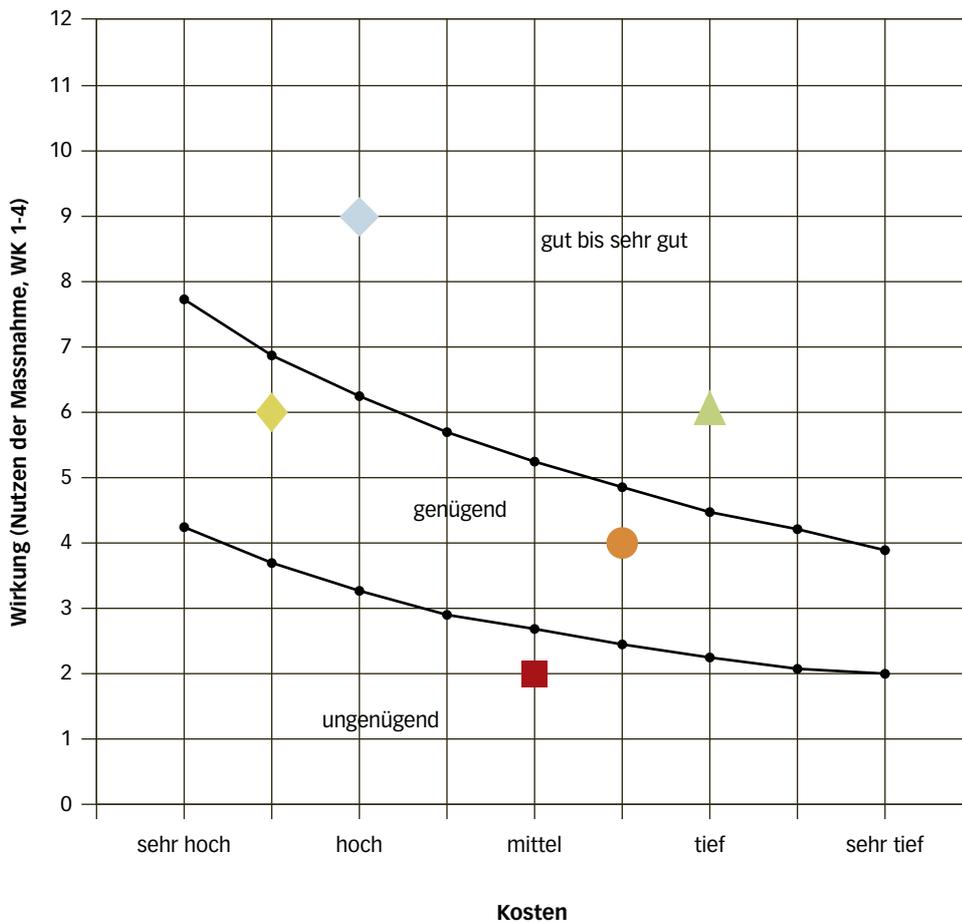
⁷⁹ Es handelt sich nicht um eine Kosten-Nutzen-Analyse im engeren Sinn, sondern um eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse, mit dem Fokus auf einer Gegenüberstellung von Nutzen/Wirksamkeit und Kosten.

Der Nutzen einer Massnahme wird qualitativ anhand der vier Wirkungskriterien beurteilt (s. Kap. 3.4). Die Zuordnung der Massnahmen zu den Kostenkategorien erfolgt insbesondere unter Berücksichtigung der Agglomerationsgrösse. Für jede Agglomerationsgrösse werden die Kostenkategorien auf der Grundlage aller eingereichten Massnahmen der aktuellen Generation in den Agglomerationen derselben Grössenkategorie (klein, mittel, gross) hergeleitet. Deshalb können die einzelnen Kostenkategorien erst im Rahmen des Prüfprozesses definitiv festgelegt werden.⁸⁰

⁸⁰ Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die für die AP verwendeten Kostenkategorien nach Agglomerationsgrössen aufgeführt.

Die nachstehende Abbildung zeigt beispielhaft, wie das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Massnahme von deren Wirkung und Kosten abhängt.

Abbildung 7: Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses (Lesebeispiel)



Zusätzliche quantitative Beurteilungen

Für eine klare Prioritätenzuordnung muss bei den folgenden Massnahmenkategorien eine zusätzliche Beurteilung anhand quantitativer Kriterien vorgenommen werden, wobei in erster Linie der Nutzen im Vordergrund steht (s. Anhang 5):

- Tram/Stadtbahnen;
- Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen;
- Aufwertung/Sicherheit Strassenraum.

Die Einzelheiten zu diesen quantitativen Beurteilungen sind im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation aufgeführt.

Schlüsselmassnahmen

Sehr teure Schlüsselmassnahmen, die für die Wirkung des jeweiligen Agglomerationsprogramms zentral sind bzw. im Hinblick auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr als besonders wirkungsvoll eingestuft werden, können bei nachweislich hohem Nutzen auch bei unzureichendem Kosten-Nutzenverhältnis im Rahmen des PAV mitfinanziert werden.

Kriterium 5: Bau- und Finanzreife

Ergänzend zum Planungsstand (Kriterium 3) ist die Bau- und Finanzreife zu beurteilen. Dabei wird geprüft, ob eine Massnahme innerhalb des A- bzw. B-Horizonts umgesetzt und finanziert werden kann (Einzelheiten s. Anhang 9). Die Umsetzung von Massnahmen der A-Liste muss innerhalb der in Artikel 18 PAVV vorgegebenen Frist beginnen, sonst verliert die Trägerschaft den Anspruch auf Bundesbeiträge.

Ein Projekt gilt als baureif, wenn die Planungs-, Projektierungs- und Bewilligungsverfahren abgeschlossen sind oder im A- Horizont abgeschlossen werden. Zur Finanzreife gehört, dass die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte sichergestellt ist und ein Finanzierungsplan sowie der Nachweis der langfristigen Finanztragbarkeit vorliegen. Vertritt der Bund die Auffassung, dass eine Massnahme noch nicht die Bau- und Finanzreife einer A-Massnahme erreicht hat, wird sie der B-Liste zugeteilt.

3.5.2 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen – Kleinmassnahmen

Die Beurteilung der Kleinmassnahmen⁸¹ (s. Kap. 2.3) folgt einer anderen Logik als die der Einzelmassnahmen. Zusätzlich zur Beurteilung der Wirkung des Massnahmenpakets auf das Agglomerationsprogramm ist auch eine systematische Einbindung dieser Massnahmen in die Gesamtverkehrsplanung des Agglomerationsprogramms erforderlich.⁸² Unter einer systematischen Einbindung wird eine räumlich und inhaltlich kohärente Gesamtkonzeption⁸³ verstanden, die anhand der in der nachfolgenden Tabelle dargelegten Kriterien beurteilt wird.

⁸¹ Art. 21b MinVV

⁸² Art. 14 Abs. 4 Bst. b PAVV

⁸³ Auf Ebene eines Pakets, einer Teilstrategie und/oder des Agglomerationsprogramms.

Tabelle 2: Kriterien zur Beurteilung der Kleinmassnahmen (vgl. Anhang 8)

Kategorie Kleinmassnahme	Wirkungskriterien
Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)	WK 1.5, WK 3.1
Verkehrsmanagement	WK 1.4, WK 3.1
Aufwertung und Sicherheit Strassenraum	WK 1.3, WK 1.4, WK 1.5, WK 2.2, WK 3.1
Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen	WK 1.3, WK 3.1
Neubau von Tram- und Bushaltestellen	WK 1.3, WK 2.1, WK 3.1

3.5.3 Siedlungsmassnahmen

Der Bund beurteilt die Siedlungsmassnahmen anders als die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Die Siedlungsmassnahmen werden summarisch beurteilt, um die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms zu ermitteln und um den Abstimmungsgrad von Verkehr und Siedlung zu bewerten (s. Kap. 3.6). Die Trägerschaften müssen deshalb eine Priorisierung der Siedlungsmassnahmen in Abstimmung mit den Verkehrsmassnahmen vornehmen, unabhängig davon, ob diese mitfinanzierbar sind oder

nicht. Der Bund priorisiert die Siedlungsmassnahmen in der Regel nicht um. Er kann die Priorisierung einzelner Siedlungsmassnahmen aber ändern, wenn die Siedlungsmassnahmen nicht kohärent mit den Verkehrsmassnahmen sind oder die für die Siedlungsentwicklung notwendigen Verkehrskapazitäten nicht gewährleistet sind.

3.6 PROGRAMMBEURTEILUNG

Die Programmbeurteilung⁸⁴ stellt den Nutzen eines Agglomerationsprogramms seinen Kosten gegenüber. Die Kosten werden relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration ermittelt. Die einzelnen Kostenkategorien werden erst im Rahmen des Prüfverfahrens definitiv festgelegt, und zwar auf der Grundlage der Kosten, die durch alle Massnahmen entstehen, sowie der verfügbaren Bundesmittel pro Generation.⁸⁵

⁸⁴ Art. 14 PAVV

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Agglomerationsprogramms ist massgebend für die Festlegung des Beitragssatzes und damit für die Höhe der Bundesbeiträge an die mitfinanzierten Massnahmen des entsprechenden Programms.⁸⁶ Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50 Prozent.

⁸⁵ Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die für die AP verwendeten Kostenkategorien nach Agglomerationsgrösse aufgeführt.

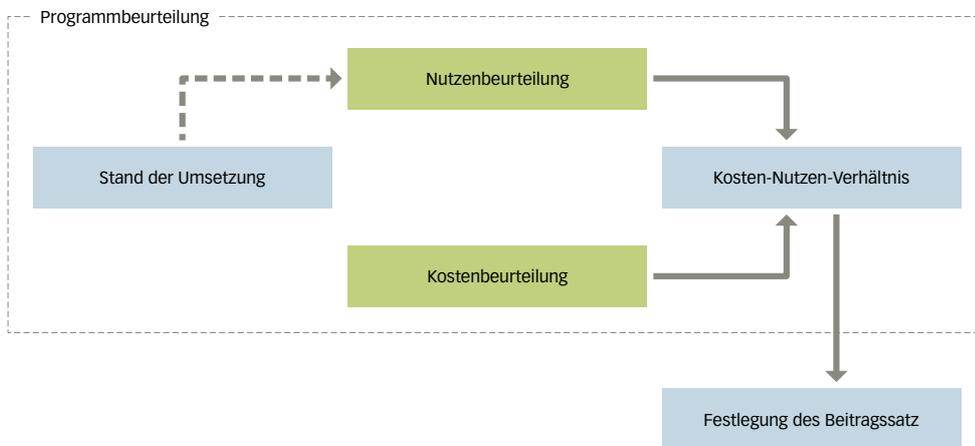
⁸⁶ Art. 17d Abs. 1 MinVG

Die Programmbeurteilung erfolgt in drei Schritten:

1. Nutzenbeurteilung und Beurteilung des Stands der Umsetzung;
2. Kostenbeurteilung;
3. Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und Festlegung des Beitragssatzes.

Diese Schritte werden im Folgenden genauer erläutert.

Abbildung 8: Programmbeurteilung und Festlegung des Beitragssatzes



3.6.1 Nutzenbeurteilung

In die Beurteilung des Nutzens eines Agglomerationsprogramms fliessen folgende Massnahmen ein:

- Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A- und B-Liste gemäss Priorisierung des Bundes der aktuellen Generation;
- vom Bund nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen der Agglomerationen im A- und B-Horizont (eigene Leistungen);⁸⁷
- Siedlungsmassnahmen der jeweils aktuellen Generation mit Priorität A oder B bzw. für die entsprechenden Horizonte ausgewiesene Dauermassnahmen.

⁸⁷ Dies können zum einen Massnahmen sein, die von der Agglomeration als nicht mitfinanzierbare Massnahmen eingereicht werden und für die somit keine Mitfinanzierung beantragt wird. Zum anderen kann der Begriff auch Massnahmen umfassen, für die die Agglomeration eine Mitfinanzierung beantragt, die der Bund aber als nicht mitfinanzierbar einstuft.

Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms wird anhand der in Kapitel 3.4 definierten Wirkungskriterien bestimmt. Bei der Nutzenbeurteilung wird der Grösse der jeweiligen Agglomeration Rechnung getragen.

3.6.2 Beurteilung des Stands der Umsetzung

Für die Beurteilung des Stands der Umsetzung der Massnahmen auf der Basis des Umsetzungsberichts und der Umsetzungstabellen sind die Zeithorizonte gemäss dem Vierjahresrhythmus des entsprechenden A-Horizonts eines Agglomerationsprogramms massgebend, und nicht die Fristen gemäss Artikel 18 PAVV. Weiter als zwei Generationen zurückliegende Massnahmen sollten umgesetzt sein bzw. deren Umsetzung sollte zumindest begonnen haben. Für die Beurteilung werden daher alle vereinbarten Massnahmen einer Leistungsvereinbarung⁸⁸ der vorletzten Generation⁸⁹ berücksichtigt. Eine gute Umsetzung dieser Massnahmen wirkt sich positiv auf die Nutzenbeurteilung und somit die Programmbeurteilung aus. Der Stand der Umsetzung führt jedoch nicht zu einer Reduktion des Beitragssatzes.

Ist absehbar, dass eine vereinbarte Massnahme nicht mehr umsetzbar ist, empfiehlt es sich, dass die Trägerschaft beim Bund eine «Abstandnahme» von dieser Massnahme beantragt (s. Kap. 4.1).

Die Beurteilung des Stands der Umsetzung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der Programmbeurteilung quantitativ und qualitativ aufgrund von zwei Kriterien⁹⁰:

- **Umsetzungsbewertung Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (quantitativ):** Die quantitative Beurteilung dieser Massnahmen stützt sich auf die von den Trägerschaften eingereichten Umsetzungstabellen und die effektiv beanspruchten Mittel der vorletzten Generation.
- **Umsetzungsbewertung Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen⁹¹ (qualitativ):** Der Bund prüft überdies den Stand der Umsetzung der nicht mitfinanzierten, aber vereinbarten Massnahmen aus der vorletzten Generation auf Basis des Umsetzungsberichts der Trägerschaften sowie der eingereichten Umsetzungstabellen.

3.6.3 Kostenbeurteilung

Die Kosten ergeben sich aus den Investitionskosten aller Massnahmen des Agglomerationsprogramms der aktuellen Generation, die nach der Prüfung durch den Bund in die A- und B-Listen gehören. Diese Kosten werden einer Kostenkategorie zugewiesen (tief, mittel, hoch), wobei die Grösse einer Agglomeration berücksichtigt wird.

Übersteigen die Kosten eines Agglomerationsprogramms die Kostenkategorie «hoch», wird dieses als «überdimensioniert» beurteilt und nicht mitfinanziert. Bei gut begründeten Überschreitungen der Kostenkategorie «hoch» sowie bei grenzüberschreitenden Agglomerationen kann der Bund diese Praxis übersteuern.

Auch bei sehr hohen Kosten sind nur baureife Massnahmen für eine Mitfinanzierung einzureichen, um die Umsetzung sicherzustellen. Trägerschaften, die eine Überschreitung der Kostengrenze befürchten, können vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms vorbeugend das Gespräch mit dem Bund suchen. Die konkreten Kostenkategorien einer Generation des PAV werden im jeweiligen Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren dargelegt.

⁸⁸ Mit Ausnahme der eigenen Leistungen gem. Kap. 3.2 der Leistungsvereinbarungen der 2. Generation des PAV.

⁸⁹ Art. 14 Abs. 3 PAVV

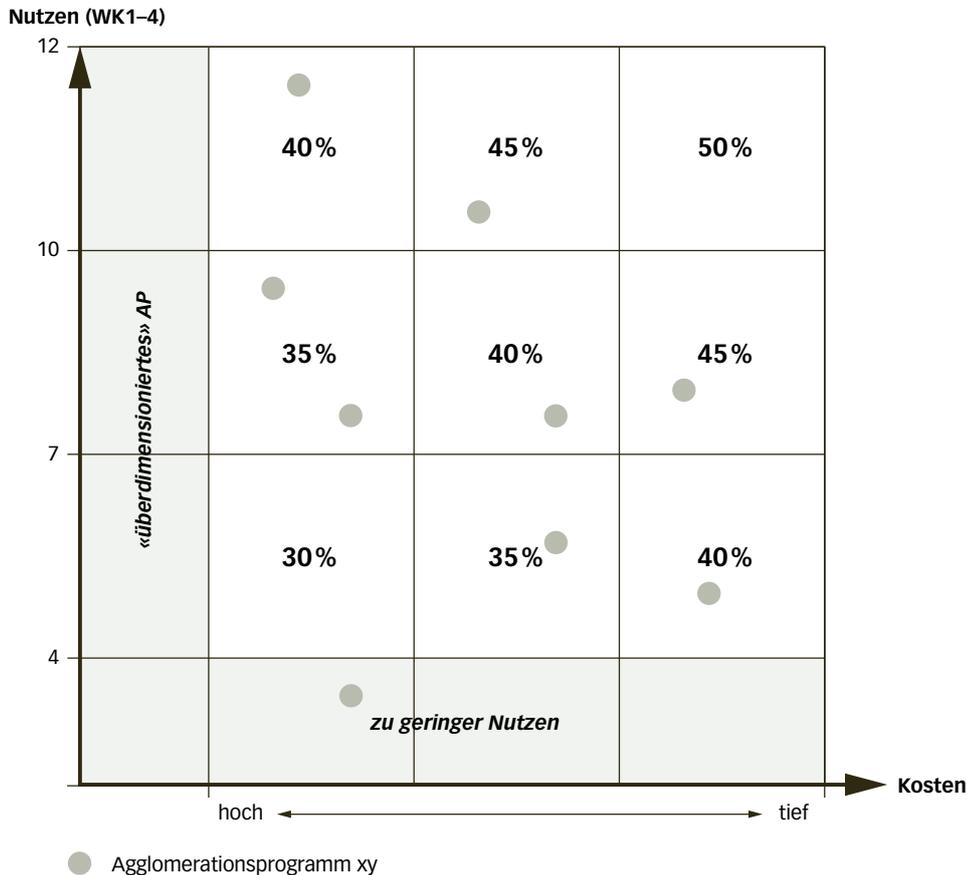
⁹⁰ Das Vorgehen ist im Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren der jeweiligen Generation detaillierter dargestellt. Seit der 5. Generation fällt der Umsetzungsabzug auf den Beitragssatz (-5 % bei unzureichender Umsetzung) weg.

⁹¹ Inkl. Landschaftsmassnahmen, solange die Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation solche enthält.

3.6.4 Festlegung des Beitragssatzes

Der Beitragssatz des Bundes ergibt sich aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis des Agglomerationsprogramms.

Abbildung 9: Herleitung des Beitragssatzes



Der Beitragssatz ergibt sich anhand folgender Kategorien:

- 0 bis 3 Punkte: Der Nutzen ist ungenügend. Unabhängig von den Kosten wird die Umsetzung von Massnahmen eines Agglomerationsprogramms durch den Bund nicht unterstützt.
- 4 bis 6 Punkte: Je nach Kosten resultiert ein Beitragssatz von 30, 35 oder 40 Prozent.
- 7 bis 9 Punkte: Je nach Kosten resultiert ein Beitragssatz von 35, 40 oder 45 Prozent.
- 10 bis 12 Punkte: Je nach Kosten resultiert ein Beitragssatz von 40, 45 oder 50 Prozent.

Ferner ist zu erwähnen, dass bei der Beurteilung des Bundes folgende Möglichkeiten der Kosten- oder Nutzenoptimierung von Massnahmen mit den Trägerschaften diskutiert und schliesslich angewendet werden können:

- Etappierung von sehr teuren Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, damit sich deren Kosten auf mehrere Generationen verteilen lassen und somit eine Mitfinanzierung im Rahmen des PAV eher möglich wird;
- Umpriorisierung von Massnahmen, um die Kosten eines Agglomerationsprogramms zu reduzieren;
- Prüfung von Optionen zur Reduktion der Kosten.

4 Umsetzung der Agglomerationsprogramme

4.1 LEISTUNGSVEREINBARUNGEN

Das UVEK schliesst mit den an einem Agglomerationsprogramm beteiligten Kantonen eine Leistungsvereinbarung ab. Diese stützt sich auf das jeweilige Agglomerationsprogramm und den entsprechenden Bundesbeschluss zum PAV ab.⁹² Regionale Körperschaften können die Leistungsvereinbarung mitunterzeichnen.

⁹² Art. 17b Abs. 1 Satz 1 MinVG; Art. 24 Abs. 1 MinVV

Die Leistungsvereinbarung enthält die umzusetzenden Massnahmen und Massnahmenpakete, den Zeitplan, den Bundesbeitrag, die Anforderungen an die Berichterstattung, die Zuständigkeiten und die Verantwortlichkeiten, die Anpassungsmodalitäten, die Regelungen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie die Geltungsdauer.⁹³

⁹³ Art. 24 Abs. 2 MinVV

Die Massnahmen werden in der Leistungsvereinbarung wie folgt aufgeführt:

- Die Leistungsvereinbarung enthält die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A- und B-Listen. Grundlage ist der jeweilige Bundesbeschluss zum PAV, der sich auf den Anhang der Botschaft zu diesem Bundesbeschluss bezieht⁹⁴. Die Leistungsvereinbarung kann Vorbehalte enthalten, falls bei gewissen Massnahmen Schwachstellen festgestellt wurden.⁹⁵ Die B-Listen dienen der Ausrichtung der künftigen Arbeiten eines Agglomerationsprogramms und der Generationenkohärenz. Sie sind aber weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes für eine Mitfinanzierung im Rahmen des PAV noch mit einer Verpflichtung seitens der jeweiligen Kantone verbunden. Falls eine Massnahme der B-Liste im Agglomerationsprogramm der nächsten Generation als A-Massnahme eingegeben wird, muss der Bund deren Kosten-Nutzen-Verhältnis von neuem beurteilen.
- Die Leistungsvereinbarung enthält die Listen der nicht mitfinanzierbaren Siedlungsmassnahmen sowie der vom Bund nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen. Diese Listen orientieren sich am Agglomerationsprogramm sowie am jeweiligen Prüfbericht des Bundes. Auch wenn der Bund solche Massnahmen nicht mitfinanziert, ist die Trägerschaft verpflichtet, diese umzusetzen, denn sie spielen eine entscheidende Rolle bei der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms.
- Die beteiligten Kantone bestätigen in der Leistungsvereinbarung, dass die gemäss Prüfbericht richtplanrelevanten und in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Listen sowie eng mit solchen Massnahmen verknüpfte Siedlungsmassnahmen im entsprechenden kantonalen Richtplan (KRIP) verankert und vom Bundesrat mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» genehmigt sind.
- Die Massnahmen der C-Liste werden nicht in die Leistungsvereinbarung aufgenommen; sie werden nur in den jeweiligen Prüfberichten aufgeführt.

⁹⁴ Die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des PAV enthält in der Regel zwei A-Listen: Die erste A-Liste führt die Massnahmen nach Art. 21 MinVV auf, bei denen die Teuerung und die Mehrwertsteuer nicht enthalten sind; die zweite A-Liste führt die Massnahmen nach Art. 21a MinVV (Massnahmenpakete von Kleinmassnahmen) auf, bei denen die Teuerung und die Mehrwertsteuer enthalten sind

⁹⁵ Z. B. Beginn nach der Frist von 5 Jahren und drei Monaten nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses der entsprechenden Generation oder eine Massnahmenänderung mit einer massiv geringeren Wirkung als ursprünglich erwartet.

Abstandnahme

Wird eine vereinbarte Massnahme⁹⁶ definitiv nicht umgesetzt, so sollten die Kantone, welche die entsprechende Leistungsvereinbarung unterzeichnet haben, von dieser Massnahme Abstand nehmen. Diese Massnahme ist nicht mehr Bestandteil der Leistungsvereinbarung. Die Trägerschaft kann bei der Einreichung des Agglomerationsprogramms und/oder bei der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung eine solche Abstandnahme zusammen mit einer Begründung vorweisen. Auf jeden Fall muss eine solche Abstandnahme ausserhalb des Prüfprozesses⁹⁷ erfolgen. Die Begründung für eine Abstandnahme muss in den Umsetzungstabellen dargelegt werden. Für die Massnahmen von zentraler Bedeutung, von denen Abstand genommen wird, sind zusätzliche Informationen im Umsetzungsbericht aufzuzeigen.

⁹⁶ Davon können grundsätzlich alle Arten von vereinbarten Massnahmen betroffen sein (d. h. inkl. Siedlungsmassnahmen oder nicht mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen).

⁹⁷ Der Prüfprozess dauert von der Einreichung des Agglomerationsprogramms bis zur Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum PAV in der jeweiligen Generation durch das Parlament.

Wenn das UVEK mit dieser Abstandnahme einverstanden ist, werden die entsprechenden Massnahmen in einem separaten Dokument aufgelistet, das der aktuellen Leistungsvereinbarung hinzugefügt wird. Damit werden die für diese Massnahmen reservierten Mittel im Rahmen des PAV frei,

fliessen in den Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) zurück und können für die Finanzierung anderer Massnahmen verwendet werden.

4.2 FINANZIERUNGSVEREINBARUNGEN

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung schliesst das ASTRA für die in der A-Liste enthaltenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit dem betroffenen Kanton Finanzierungsvereinbarungen ab.⁹⁸

⁹⁸ Art. 24 Abs. 4 MinVV

Die Finanzierungsvereinbarung ist vor Beginn der Ausführung des Bauvorhabens einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme abzuschliessen. Das setzt zwingend voraus, dass die jeweilige Massnahme gemäss folgender Auflistung bau- und finanzreif ist:

- die Plangenehmigungen sind rechtskräftig;
- die für das Bauvorhaben nötigen kantonalen Bewilligungen wurden erteilt;
- die Finanzierung seitens der beteiligten Gebietskörperschaften ist mit rechtskräftigen kreditrechtlichen Beschlüssen⁹⁹ auf Kantons- und/oder Gemeindeebene sichergestellt.

⁹⁹ Beim Abschluss der Finanzvereinbarung ist der Bundeschluss zum PAV verabschiedet und damit bekannt. Die kreditrechtlichen Beschlüsse können auf den Brutto- oder Nettokredit (Gesamtbetrag abzgl. des Bundesbeitrags) lauten.

Für Kleinmassnahmen (ehemalige Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen) muss die Finanzierungsvereinbarung vor einer ersten Zahlung vorliegen. Kleinmassnahmen müssen zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung weder bau- noch finanzreif sein, es hat jedoch eine unterzeichnete Leistungsvereinbarung vorzuliegen.

Für die Einhaltung der Kosten ist die Trägerschaft verantwortlich, allfällige Mehrkosten gehen zu deren Lasten. Der Bund bezahlt den in der Leistungsvereinbarung festgelegten Beitrag nur für tatsächlich erbrachte Leistungen aus.

Der Bund führt ein Finanz- und Kostencontrolling durch. Die ausbezahlten Bundesbeiträge werden im Finanzcontrolling ausgewiesen.

4.3 FRISTEN

Gestützt auf Artikel 17e Absatz 2 MinVG legt das UVEK in Artikel 18 Abs. 1 PAVV die Fristen für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme fest.

Für Agglomerationsprogramme ab der vierten Generation beträgt eine solche Frist fünf Jahre. Diese Fristen beginnen drei Monate nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum PAV zu laufen. Vor Ablauf der Frist muss die Umsetzung erfolgen, bzw. mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen werden. Dies ist von der Trägerschaft nachzuweisen. Für grössere Anschaffungen (z. B. Beschaffung von Bussen mit alternativen [fossilfreien] Antriebssystemen nach Art. 17a Abs. 2bis MinVG) gilt der Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages als Beginn der Ausführung.

Wenn mit der Ausführung eines Bauvorhabens nicht innerhalb dieser Fristen begonnen wird, erlischt der Anspruch auf Auszahlung der Bundesbeiträge an die jeweilige Massnahme. Um eine einheitliche Anwendung zu gewährleisten, gelten die Fristen von Artikel 18 Absatz 1 Bst. b PAVV für alle Massnahmenkategorien (d. h. auch für Teilmassnahmen einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets sowie für Kleinmassnahmen nach Art. 21b MinVV¹⁰⁰).

¹⁰⁰ Für Massnahmen nach Art. 21b MinVV ist ab der 6. Generation des PAV der letztmögliche Termin für den Antrag der letzten Auszahlung der Bundesbeiträge der 30. Nov. acht Jahre nach der Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum PAV.

4.3.1 Nachfrist

In begründeten Ausnahmefällen kann das ARE eine einmalige Nachfrist von drei Jahren gewähren, z. B. wenn die Verzögerung weder von der Trägerschaft noch von der zuständigen Körperschaft zu verantworten ist.¹⁰¹ Hingegen kann für Kleinmassnahmen keine Nachfrist gewährt werden.

¹⁰¹ Verzögerungen wegen der Koordination des betroffenen Bauvorhabens mit Planungen des Bundes bzw. ausländischer Staaten oder wegen ausserordentlicher Naturereignisse.

Eine einmalige Nachfrist von drei Jahren kann überdies bei Massnahmen von zentraler Bedeutung eines Agglomerationsprogramms gewährt werden. Diese müssen ein komplexes Bauvorhaben

betreffen, mit dessen Ausführung in begründeter Weise nicht innert der Ausführungsfrist von Artikel 18 Absatz 1 PAVV begonnen werden kann. Eine Massnahme von zentraler Bedeutung liegt vor, wenn sie eine Schlüsselfunktion zur Verbesserung des Verkehrssystems für die ganze Agglomeration oder bedeutende Teile davon einnimmt. Als komplex werden beispielsweise Vorhaben betrachtet, für welche zwingend eine Volksabstimmung nötig ist, oder die grosse, Kantons- oder Landesgrenzen übergreifende Projekte beinhalten. Kein Grund für eine Nachfrist ist in der Regel die Änderung oder das Zusammenlegen von Massnahmen. Wird eine Massnahme geändert oder mit anderen Massnahmen zusammengelegt, kann diese in einem Agglomerationsprogramm einer künftigen Generation erneut eingegeben werden, sofern der Beginn der Ausführung der mit dieser Massnahme verbundenen Bauvorhaben innerhalb der Frist nach Artikel 18 PAVV nicht möglich ist.

Das Gesuch um Gewährung einer Nachfrist ist spätestens sechs Monate vor Ablauf der Ausführungsfrist einzureichen. Das ARE gibt der betroffenen Trägerschaft den Entscheid über die Gewährung der nachgesuchten Nachfrist schriftlich bekannt.

Die Nachfrist kann in begründeten Ausnahmefällen erstreckt werden, wenn die Verzögerung des Beginns der Ausführung eines Bauvorhabens einer im Rahmen des PAV mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturmassnahme von zentraler Bedeutung auf Planungen des Bundes zurückzuführen ist.¹⁰²

¹⁰² Art. 18 Abs. 2 PAVV

4.3.2 Fristenstillstand

Der Fristenlauf steht während eines Rechtsmittelverfahrens für die davon betroffene Massnahme still.¹⁰³ Gleiches gilt, wenn gegen eine Massnahme ein fakultatives Referendum zustande kommt. Die Ausführungsfrist läuft weiter, sobald ein rechtskräftiger Entscheid vorliegt. Der Fristenstillstand ist nicht auf Kleinmassnahmen anwendbar.¹⁰⁴

¹⁰³ Z. B. Einsprache mit Rechtsmittelfunktion, Rekurs, Beschwerde etc.

¹⁰⁴ Art 18 Abs. 4 Bst. c PAVV

Auf Gesuch der Trägerschaft hin kann der Fristenstillstand auch auf jene Massnahmen ausgedehnt werden, die in einer unmittelbaren Abhängigkeit mit der vom Fristenstillstand primär betroffenen Massnahme stehen. Eine solche Abhängigkeit liegt vor, wenn die Umsetzung der infrage stehenden Massnahmen nur dann sinnvoll erscheint, wenn auch die vom Rechtsmittelverfahren oder vom fakultativen Referendum betroffene Massnahme umgesetzt werden kann. Diese Abhängigkeit ist zu begründen.

4.4 MONITORING UND WIRKUNGSKONTROLLE

Der Bund hat gestützt auf Artikel 5 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990¹⁰⁵ (SuG) eine periodische Wirkungskontrolle des PAV durchzuführen. Dabei prüft der Bundesrat, ob die eingesetzten Bundesmittel auf wirtschaftliche und wirkungsvolle Art (vgl. Art. 1 Bst. b SuG) sowie entsprechend den Zielen des PAV (Kap. 1.1) eingesetzt werden. Hauptadressat sind die eidgenössischen Räte, die im Rahmen der Botschaft zum PAV in jeder Generation über die Zielerreichung informiert werden. Es werden vier sogenannte Indikatoren MOCA-Indikatoren¹⁰⁶ verwendet, um die Entwicklungen innerhalb der BeSA-Perimeter zu beobachten. Diese Indikatoren bilden eine Grundlage für das Monitoring und die Wirkungskontrolle des PAV. Für jeden dieser Indikatoren legen die Trägerschaften alle vier Jahre nach den Vorgaben des ARE einen Zielwert fest.¹⁰⁷ Für die Wirkungskontrolle stellen die Agglomerationen dem ARE alle vier Jahre eine begrenzte Anzahl von Informationen zu gewissen Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung.¹⁰⁸ Diese betreffen die im Rahmen des PAV mitfinanzierten und umgesetzten Umfahrungsstrassen und Tramvorhaben sowie von den Agglomerationen definierte Schlüsselmassnahmen, welche für die Zielerreichung des Agglomerationsprogramms wesentlich sind:

¹⁰⁵ SR 616.1

¹⁰⁶ Indikatoren «Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung» (MOCA-Indikatoren), 2023, ARE.

¹⁰⁷ Art. 20 Abs. 2 und 2bis PAVV

¹⁰⁸ Voraussichtlich fordert das ARE diese Informationen im Rahmen der Sachinformationen ein Jahr vor der Einreichung des AP ein.

- Umfahrungsstrassen: durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV);
- Tramvorhaben: durchschnittliches tägliches Fahrgastaufkommen;
- evtl. von den Agglomerationen definierte Schlüsselmassnahmen: z. B. verbesserte ÖV-Frequenzen oder Anzahl ÖV-Linien an einer Verkehrsdrehscheibe.

4.4.1 Festlegung der Zielwerte für die MOCA-Indikatoren

In der sechsten Generation werden Zielwerte für den Horizont 2050 quantitativ festgelegt.¹⁰⁹ Die Trägerschaft definiert bzw. überprüft die Zielwerte für die vier MOCA-Indikatoren.¹¹⁰ Diese Zielwerte sowie der konkrete Wirkungsbeitrag des Agglomerationsprogramms der aktuellen Generation an die Erreichung dieser Werte sind im Hauptbericht nachvollziehbar darzulegen. Die Festlegung der Zielwerte hat keinen Einfluss auf die Massnahmen- und Programmbeurteilung durch den Bund. Das ARE stellt den Trägerschaften jeweils zu Beginn der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme aktuelle Daten zu den MOCA-Indikatoren für den jeweiligen BeSA-Perimeter zur Verfügung.

¹⁰⁹ 2050 wird als Zielhorizont festgesetzt, um die Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten.

¹¹⁰ Art. 20 Abs. 2 und 2bis PAVV

Es gelten folgende **quantitative Vorgaben** zur Festlegung der Zielwerte:

Indikator		Vorgabe
1	Modalsplit	Anteil MIV (in %) gemessen an der Tagesdistanz (Wohnortprinzip) für den Zeithorizont des Zukunftsbilds
2	Unfälle	Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) pro 1000 (Einwohnende + 0,5 Arbeitsplätze) für den Zeithorizont des Zukunftsbilds
3	Präsenzbevölkerung nach ÖV-Güteklasse	Anzahl Einwohnende sowie 50 Prozent der Beschäftigten; Gliederung A/B/C/D/keine ¹¹¹
4	Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (Vollzeitäquivalente) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen für den Zeithorizont des Zukunftsbilds

¹¹¹ Die vom ARE berechneten ÖV-Güteklassen sind derzeit der einzige Datensatz zur Erschliessung, der für die ganze Schweiz vorliegt. Analog den Berechnungen einiger Kantone basiert die Präsenzbevölkerung neu auf einer Mischrechnung aus Einwohnenden und Beschäftigten.

Damit die Zielwerte miteinander verglichen werden können, sollten sie sich in der Regel auf den jeweiligen BeSA-Perimeter beziehen. Es steht den Trägerschaften jedoch frei, die Zielwerte für den BeSA-Perimeter oder für den Bearbeitungsperimeter festzulegen. Falls eine Trägerschaft die Zielwerte für einen anderen Perimeter als den BeSA-Perimeter ausweist, sind neben den Zielwerten auch die verfügbaren Daten zum Ist-Zustand und zur bisherigen Entwicklung in diesem Perimeter auszuführen.

Es bestehen verschiedene Anwendungsfälle:

- Agglomeration mit Gemeinden ausserhalb des BeSA-Perimeters:
Sofern im Bearbeitungsperimeter Gemeinden liegen, die nicht zum BeSA-Perimeter gehören, können die Angaben zum Perimeter ohne diese Gemeinden erfolgen.
- Agglomeration mit mehreren BeSA-Perimetern:
Für die Agglomerationen, deren Bearbeitungsperimeter zwei bzw. mehrere BeSA-Perimeter abdecken, wird ein einziger Zielwert pro Indikator – also für den gesamten Bearbeitungsperimeter festgelegt (allenfalls unter Abzug der Gemeinden ausserhalb des BeSA-Perimeters).
- Landesgrenzüberschreitende Agglomeration:
Die Zielwerte werden für den Schweizer Teil der Agglomeration (Gemeinden im BeSA-Perimeter) festgelegt. Da die ausländischen Daten nicht vergleichbar sind, verlangt der Bund nur die Indikatoren für den schweizerischen Teil.

Neben der Wirkungskontrolle dienen die Zielwerte für die MOCA-Indikatoren auch der Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms hinsichtlich dessen beabsichtigter Wirkung. Sie ergänzen das Zukunftsbild um quantitativ begründete Zielaussagen. Zudem kann damit aufgezeigt werden, inwieweit die aktuellen Teilstrategien sowie aktuelle Schlüsselmassnahmen des jeweiligen Agglomerationsprogramms einen Beitrag zur Erreichung der Zielwerte für die MOCA-Indikatoren leisten.

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BeSA	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BIF	Bahninfrastrukturfonds
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)
FFF	Fruchtfolgefläche
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GA	Grundanforderung
ISSI	Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente
RIA	Road Safety Impact Assessment
RSA	Road Safety Audit
HLS	Hochleistungsstrasse
KRIP	Kantonaler Richtplan
LSA	Lichtsignalanlage
MinVG	Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme
MwSt	Mehrwertsteuer
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NAFG	Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (SR 725.13)

ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park-and-Ride-Anlage
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214)
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (SR 700)
SIN	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse
SIS	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VM	Verkehrsmanagement
VZÄ	Vollzeitäquivalente (Beschäftigte)
WK	Wirkungskriterium

Anhänge

ANHANG 1 LANDSCHAFT IM AGGLOMERATIONSPROGRAMM AB DER SECHSTEN GENERATION

Das Verständnis von Landschaft im Kontext der Agglomerationsprogramme orientiert sich an den Zielsetzungen und der Definition von Landschaft gemäss dem Landschaftskonzept Schweiz¹¹² (2020) und an den raumplanerischen Zielen und Grundsätzen des Bundesrechts, insbesondere dem Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979¹¹³ (RPG) und dem Bundesgesetz vom 1. Juli 1966¹¹⁴ über den Natur-, Heimatschutz (NHG). Demnach ist die Landschaft in der Raumplanung zu berücksichtigen und mit geeigneten Massnahmen zu schützen (vgl. Art. 1–4 RPG).

¹¹² BAFU (Hrsg.) 2020: Landschaftskonzept Schweiz. Landschaft und Natur in den Politikbereichen des Bundes. Bundesamt für Umwelt, Bern. Umwelt-Info Nr. 2011: S. 52

¹¹³ SR 700

¹¹⁴ SR 451

Dabei gilt der Grundsatz der Trennung von Siedlungsgebiet, in dem gebaut werden darf, und Nichtsiedlungsgebiet, das von Bauten und Anlagen grundsätzlich freizuhalten ist. Ausserhalb des bebauten Raums geht es deshalb vor allem um den Schutz der Landschaft und daher im herkömmlichen Sprachgebrauch um «**Landschaft**». Dort steht in Bezug auf die Agglomerationsprogramme die landschaftliche Einbettung, z. B. einer Verkehrsmassnahme, im Vordergrund. Im bebauten Raum sind (im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen) vor allem qualitätsvolle **Grün- und Freiräume** zu erhalten oder neu zu schaffen und diese miteinander und mit der Landschaft ausserhalb des Siedlungsgebiets («Trittsteine») zu vernetzen. Ein solcher Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums als Aufenthalts- und Lebensraum kann sowohl im Rahmen der Siedlungs- als auch der Verkehrsplanung erfolgen.

Als raumrelevantes Thema wird die Landschaft u. a. in den Bereichen Verkehr und Siedlung der kantonalen Richtplanung berücksichtigt und behandelt. Die Agglomerationsprogramme sind auf die kantonalen Richtpläne abzustimmen. Deshalb sollen ab der sechsten Generation die Landschaft und die Freiräume auch in den Agglomerationsprogrammen als Querschnittsthema in den Bereichen Verkehr und Siedlung gemäss Artikel 2 Absatz 3 PAVV stärker berücksichtigt werden. Eine eigenständige Landschaftsstrategie und entsprechende Massnahmen sind nicht mehr notwendig. Es können weiterhin (freiwillige) Landschaftsmassnahmen aufgeführt werden, diese werden jedoch in der Bewertung durch den Bund nicht explizit berücksichtigt. Das Thema Landschaft ist in den Bausteinen der Situations- und Trendanalyse, des Zukunftsbilds, des Handlungsbedarfs und der Teilstrategien Siedlung und Verkehr zu berücksichtigen, sowie bei den Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen empfohlen. Die erwarteten Inhalte sind im Kapitel 2.3 aufgelistet.

Bei den Massnahmen können grüne und blaue Elemente von Verkehrsinfrastrukturen mitfinanziert werden, sofern es sich um untergeordnete Elemente einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme handelt und die verkehrliche Wirkung der Massnahme nachgewiesen werden kann.

ANHANG 2 ANFORDERUNGEN AN DEN PLANUNGSSTAND

Planungsstand – Beschreibung der Kategorien

Zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramms müssen alle Massnahmen, die für die A- oder B-Listen in Betracht kommen, einen gewissen Planungsstand aufweisen, der kostenabhängig ist und hier unten beschrieben wird.

Für Massnahmen unter 50 Millionen Franken und Massnahmen unter 10 Millionen Franken wird ebenfalls die Erarbeitung eines Vorprojekts als Grundlage des Antrags zur Mitfinanzierung empfohlen.

Planungsstand 1 (< 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)	
Anforderungen an A-Massnahme	Anforderungen an B-Massnahme
<ul style="list-style-type: none">• Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf.• Aus dem Massnahmenbeschrieb gehen die konkreten Inhalte der Massnahme hervor.• Ein Variantenentscheid ist gefällt.• Vorstudien/Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Die Vorstudien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 50 %) enthalten.• Die Massnahme ist in einem Kartenausschnitt verortet und die massgebenden Elemente der Massnahme (z. B. Querschnitt, Knotenform) sind definiert und dargestellt.• Der aktuelle Planungsstand und die erforderlichen weiteren Schritte sind ausgewiesen.• Die gesamtverkehrlichen Auswirkungen sind dargestellt.	<ul style="list-style-type: none">• Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf.• Aus dem Massnahmenbeschrieb gehen die Stossrichtung und der bereits definierte Inhalt des Projekts, der aktuelle Planungsstand und die weiteren erforderlichen Schritte klar hervor.• Die Massnahme ist in einem Kartenausschnitt verortet.• Erste gesamtverkehrliche Auswirkungen sind dargestellt.• Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.

Planungsstand 2 (> 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)

Anforderungen an A-Massnahme	Anforderungen an B-Massnahme
<p>Planungsstand 1 der A-Massnahmen ist erfüllt; zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektoptimierungen der Bestvariante sind unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers durchgeführt. • Die Vorstudien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 30 %), wenn möglich der Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit und zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten. • Flankierende Massnahmen (insbesondere zu Kapazitätsausbauten) weisen einen ähnlichen Planungsstand auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets. Mit der Verkehrsinfrastrukturmassnahme verknüpfte Siedlungsmassnahmen weisen einen ausreichenden Konkretisierungsgrad auf. 	<p>Planungsstand 1 der B-Massnahmen ist erfüllt; zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorstudien/Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Die Studien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 50 %), wenn möglich der Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit und zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten. • Variantenvergleiche sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. Variantenentscheide liegen vor. • Flankierende Massnahmen (insbesondere zu Kapazitätsausbauten) weisen einen ähnlichen Planungsstand auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets. Mit der Verkehrsinfrastrukturmassnahme verknüpfte Siedlungsmassnahmen weisen einen ausreichenden Konkretisierungsgrad auf.

Planungsstand 3 (> 50 Mio. CHF exkl. MwSt.)¹¹⁵¹¹⁵ Art. 5 PAVV

Anforderungen an A-Massnahme	Anforderungen an B-Massnahme
<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzlich zu Planungsstand 2 der A-Massnahmen: • Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103 für Bauingenieurinnen und Bauingenieure ist vorhanden bzw. wird bis spätestens 9 Monate nach Eingabe des Agglomerationsprogramms beim Bund nachgeliefert. • Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind auf +/- 20 % geschätzt. 	<p>Planungsstand 2 der B-Massnahmen ist erfüllt; zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorstudie mit Kostenschätzung (+/- 30 %) ist vorhanden.

ANHANG 3 MASSNAHMENKATEGORIEN IM BEREICH VERKEHR – BESCHREIBUNG UND ANFORDERUNGEN

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems in Städten und Agglomerationen beitragen.¹¹⁶ Zudem müssen sie sich am roten Faden des Agglomerationsprogramms orientieren und inhaltlich kohärent sein, um mitfinanziert werden zu können. Zur Beurteilung dieser beiden Grundsätze und um die Chance einer Mitfinanzierung im gewünschten Horizont erhöhen zu können, sind folgende Anforderungen im Sinne einer guten Projektplanung aus der Bundesbeurteilung zu beachten:

¹¹⁶ Art. 17a MinVG

Massnahmen-kategorie	Anforderungen
<p>1. Kapazität Strasse</p>	<p>Neue Strassen oder Ausbauten bestehender Strassenabschnitte oder Knoten müssen aus Gesamtverkehrssicht gut begründet und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sein. Die Kategorie «Kapazität Strasse» ist von der Kategorie «Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums» zu unterscheiden.</p> <p>Massnahmen im Bereich Kapazität Strasse berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Analyseteil sind die Funktionen des Strassennetzes (z. B. Durchleiten, Verbinden, Feinerschliessen, Verkehr beruhigen) und die auftretenden verkehrlichen Probleme darzustellen. Die Massnahme ist in Bezug zur Schwachstellenanalyse zu bringen. • Für Räume mit Strassenmassnahmen sind im Analyseteil auch die Verkehrsarten darzustellen (Durchgangsverkehr, Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr). • In der Teilstrategie Verkehr ist aufzuzeigen, welchen Beitrag die Strassenmassnahme hinsichtlich aller Teilstrategien leistet (Siedlung und Verkehr, unter Berücksichtigung der Landschaft). Folgende Aspekte sollen unter anderem geklärt werden: <ul style="list-style-type: none"> • Ist die Massnahme notwendig, um neue Gebiete zu erschliessen oder bestehende Gebiete zu entlasten, mit entsprechender Kapazitätsreduktion auf den entlasteten Abschnitten? • Ist die Massnahme städtebaulich integriert (Beitrag zur Quartierentwicklung, neue Verbindung zwischen Quartieren, Verminderung der Trennwirkung, Übergang zwischen Fussgängerbereich und Fassade, usw.)? • Ist die Massnahme mit dem ÖV und FVV abgestimmt? Resultiert daraus ein etwaiger Parallelausbau? Bringt eine allfällige Fokussierung auf einen Verkehrsträger spezielle Vorteile mit sich? Hilft die Massnahme dabei, bestehende ÖV-Achsen zu entlasten? • Im Massnahmenblatt ist der Nachweis zu leisten, dass andere, vor allem auch nachfragelenkende Lösungen geprüft wurden. Falls keine Alternativlösungen geprüft werden können, ist dies zu begründen.

Massnahmen im Bereich Kapazität Strasse werden gemäss ihrem hauptsächlichlichen Zweck einer der folgenden drei Unterkategorien zugeteilt:

1.1 Kernentlastungs- und Umfahungsstrassen (neue Strasse oder entlastete Strecke)

- Für Strassen dieser Kategorie erwartet der Bund eine gute Entlastungswirkung auf stark belasteten Strassenabschnitten. Ebenfalls werden gleich reife flankierende Massnahmen erwartet (z. B. Betriebs- und Gestaltungskonzept [BGK], Verkehrsmanagement usw.); in solchen Fällen ist ein Massnahmenpaket empfohlen.

1.2 Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten

- Mittels Kapazitätsausbauten sollen bestehende Engpässe (Strassenabschnitte und Knoten) behoben werden. Dabei sind die Netzhierarchien zu beachten. Bei Schnittstellen zu den nationalen Strassen (z. B. Autobahnanschlüsse) ist die Abstimmung mit dem ASTRA bzgl. Abgrenzung zwischen den Projekten innerhalb und ausserhalb des Unterhalts-Perimeters des ASTRA-Netzes nachzuweisen (s. Art. 8 Abs. 3 MinVG). Es ist zudem aufzuzeigen, dass die Massnahme nicht nur den Verkehr auf die Hochleistungsstrassen (HLS) lenkt, sondern auch den Anteil des Binnenverkehrs reduziert. Zur Minderung allfälliger negativer Auswirkungen werden, wo möglich, reife flankierende Massnahmen erwartet.

1.3 Erschliessungsstrassen

- Für eine Mitfinanzierung von Erschliessungsstrassen ist eine gute Abstimmung mit der zu erwartenden Siedlungsentwicklung zentral (Potenziale, vorgesehene Anzahl Einwohnende und Beschäftigte sowie die vorgesehene Verkehrsbelastung der Erschliessungsstrasse).

2. Verkehrsmanagement

Das Verkehrsmanagement soll die Prinzipien der Strategien MIV, ÖV und FVV unterstützen und verstärken (ÖV-Bevorzugung, MIV-Dosierung, Veloförderung mit grüner Welle, Mobilitäts- und Parkraummanagement usw.). Hierzu sollen explizit auch nachfragelenkende Massnahmen («Push-Massnahmen») integriert werden, ebenso wie infrastrukturelle IT-Lösungen mit Investitionscharakter.

Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement (VM) berücksichtigen folgende Aspekte:

- Aus dem Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild sind die aus einer zu hohen MIV-Belastung resultierenden Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern oder zwischen der Siedlungsstruktur und dem Verkehrsnetz aufzuzeigen (z. B. Zeitverlust im ÖV, fehlende Qualität des Strassenraumes, geringe Platzverhältnisse wegen überdimensionierter Strassenquerschnitte). Die wichtigsten Mängel und Konflikte sind im Handlungsbedarf aufzuzeigen.
- Bei der Strategie MIV ist ein flächendeckendes Verkehrsmanagementkonzept unter der Berücksichtigung der Netzhierarchie vorhanden. Die für eine bessere Lenkung des Gesamtverkehrs relevanten Schlüsselstellen des Strassennetzes werden bezeichnet (Kreuzung mit Lichtsignalanlage [LSA], Pförtnerung und/oder ÖV- bzw. FVV-Priorisierung, Strassenabschnitt mit Spurenanpassungen usw.).
- Die Koordination zwischen nationalem, regionalem und lokalem Netzbetrieb ist nachvollziehbar aufgezeigt. Die Funktionsweise und die Zielsetzung des Verkehrsmanagements werden in der Strategie erläutert (Dosieren, Verflüssigen, Verlagern usw.).
- Im Massnahmenblatt ist der Beitrag der Massnahme zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration und deren Auswirkung auf den Modalsplit zu erläutern.

Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement werden einer von vier Unterkategorien zugeteilt; bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Subkategorie mit den grössten Flächenanteilen:

2.1 Verkehrsmanagement – Punktuelle Intervention

2.2 Verkehrsmanagement – Achse

2.3 Verkehrsmanagement – Fläche

2.4 Verkehrsmanagement – VM-Kleinmassnahmen;

Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt.)

<p>3. Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums</p>	<p>Massnahmen zur Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums (in Form von BGK) sind wichtige Elemente der Teilstrategie Verkehr. Diese haben in den meisten Fällen einen multimodalen Charakter und Nutzen, sowohl im Verkehrs- wie im Siedlungsbereich. Sie werten den urbanen öffentlichen Raum zugunsten des FVV auf und tragen zu einer Erhöhung der Lebensqualität in dicht besiedelten Gebieten bei.</p> <p>Massnahmen zur Aufwertung und der Sicherheit des Strassenraums berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus Situations- und Trendanalyse und Zukunftsbild ist ableitbar, welche Strassenabschnitte (in allen Teilgebieten der Agglomeration) eine Neugestaltung benötigen. • Die Zielsetzungen sind aus den Teilstrategien Verkehr und Siedlung ersichtlich (z. B. Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen, Verbesserung der städtebaulichen und landschaftlichen/freiräumlichen Integration, Aufhebung von Unfallschwerpunkten, gezielte Anpassung der Strassenkapazität, Steigerung der Qualität der FVV-Netze usw.). • Im Massnahmenblatt (für Massnahmen mit Kosten > 5 Mio. CHF exkl. MwSt.) ist der Inhalt der Massnahme dargelegt (Gestaltung, Querschnitte, Spuraufteilung, LSA usw.). Ihr Beitrag an die Gesamtverkehrseffizienz und/oder erhöhte Sicherheit wird erläutert (z. B. Unterscheidung zwischen rein verkehrstechnischen Anforderungen und einer Qualitätserhöhung des öffentlichen Raums). • Bei Massnahmen mit geringem DTV (insbes. DTV < 7500) bzw. wenigen betroffenen Einwohnenden und Beschäftigten ist aufzuzeigen, dass die Massnahme eine hohe verkehrliche Wirkung aufweist, die über eine Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet hinausgeht. In jedem Fall muss die aufzuwertende Strasse oder der aufzuwertende Platz eine zentrale Funktion für die Agglomeration erfüllen. Beispiele von Zusatzargumenten können sein: <ul style="list-style-type: none"> • sehr hohes FVV-Aufkommen (qualitativer, wenn möglich quantitativer Nachweis); • intensive Nutzungen im Umfeld (Schulhäuser, Einkaufsmeilen, Verwaltungsgebäude etc.) mit qualitativem, wenn möglich quantitativem Nachweis; • dichtes ÖV-Angebot (quantitative Angaben zu Frequenzen, qualitative Aussagen zu Konflikten mit FVV); • wichtiger Standort für Wirtschaftsverkehr/City-Logistik/Güterumschlag. <p>Massnahmen der Massnahmenkategorie «Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums» werden einer der folgenden vier Unterkategorien zugeteilt. Bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Unterkategorie mit den grössten Flächenanteilen:</p> <p>3.1 Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums – Kreuzung, Kreisel 3.2 Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums – Strassenabschnitt 3.3 Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums – Platzgestaltung 3.4 Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums – BGK als Kleinmassnahme; Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt.)</p>
--	---

4. Verkehrsdrehscheiben

Die Verkehrsdrehscheiben sind in ein räumliches Gesamtkonzept einzubinden, eng mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen sowie je nach Situation mit begleitenden Massnahmen zu ergänzen. Gemäss Lage und Verkehrsangebot sind die verschiedenen Typen von Verkehrsdrehscheiben und ihr Zusammenspiel im Netz sowie die notwendigen begleitenden Massnahmen (z. B. pro Drehscheibentyp) aufzuzeigen. An Orten mit guter ÖV-Anbindung eignen sich die Drehscheiben für die Ansiedlung und Verdichtung von Wohn-, Arbeitsgebieten und Freizeiteinrichtungen.

Massnahmen im Zusammenhang mit Verkehrsdrehscheiben berücksichtigen folgende Aspekte:

- Aus Situations-/Trendanalyse und Zukunftsbild ist ableitbar, wo welcher Handlungsbedarf bezüglich Lage und/oder Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben besteht.
- Die Zielsetzungen sind aus den Teilstrategien Verkehr und Siedlung ersichtlich:
 - Die Strategie «Strassennetz und Verkehrslenkung» zeigt auf, welche Umsteigepunkte/Drehscheiben eine hohe Bedeutung für die Abwicklung des MIV haben (z. B. Drehscheiben an Schnittstellen zwischen Nationalstrasse und untergeordnetem Netz, an Einfallsachsen am Stadtrand oder bei Regionalzentren am Agglomerationsrand) und wie diese mit den ÖV- und FVV-Netzen abgestimmt sind.
 - Die Strategie «Intermodalität und aktive Lenkung der Mobilitätsnachfrage» zeigt auf, welche Umsteigepunkte von hoher Bedeutung für die Entwicklung des ÖV-Netzes sind und aufgewertet werden müssen (z. B. Verkehrsdrehscheiben zwischen Mittel- und Feinverteiler, zentrale Umsteigepunkte im städtischen ÖV-Netz) und wie diese mit den FVV-Netzen abgestimmt sind.
 - Die Strategie «Intermodalität und aktive Lenkung der Mobilitätsnachfrage» zeigt die Lage von allfälligen Park-and-Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) oder Carpooling-Parkfelder sowie deren Einbettung in die Strassennetzhierarchie auf. Im Vordergrund stehen Orte mit lückenhaftem ÖV-Angebot (z. B. ländlich geprägte Gebiete) sowie Drehscheiben am Stadt- oder Agglomerationsrand zur Bündelung der Ströme an den Endpunkten eines attraktiven ÖV-Angebots.
 - Die Teilstrategie Siedlung zeigt die angestrebte Entwicklung (Verdichten, Entwickeln) an Drehscheiben auf sowie deren Anbindung an das ÖV-Netz. Die Entwicklung der Drehscheiben fördert nicht die Zersiedelung.

- Im Massnahmenblatt wird nachvollziehbar dargelegt, dass folgende Voraussetzungen für eine Mitfinanzierung erfüllt sind:
 - Das Nachfragepotenzial ist ausgewiesen.
 - Die Massnahme kann nicht durch andere Bundesmittel in der Schweiz, wie dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), finanziert werden.¹¹⁷
 - Flankierende Massnahmen werden klar bezeichnet und weisen den gleichen Planungsstand auf. Nebst Massnahmen, die das Umsteigen vom MIV auf den ÖV und/oder FVV unterstützen (neue oder verbesserte Umsteigeangebote, Aufwertung der Gestaltung, Optimierung der Benutzerfreundlichkeit) sollen auch nachfragelenkende Massnahmen im Zu- und Nachlauf zur Attraktivitätssteigerung des ÖV und/oder des FVV an Drehscheiben beitragen (z. B. Parkraum- und Verkehrsmanagement, Busbevorzugung, Temporeduktionen im Zielgebiet). Auch die Vorteile neuer Technologien und der digitalen Vernetzung sind zu nutzen.
 - Bei P+R-Anlagen wird ausserdem nachgewiesen, dass die Massnahme nicht zu neuen Engpässen führt. P+R- oder Carpooling-Anlagen sollen keine bestehenden oder geplanten ÖV-Angebote konkurrenzieren.
 - Prozessuale Aspekte: Allfällige partizipative Verfahren (z. B. mit öffentlichen Behörden, Transportunternehmen, Privaten) sowie die Berücksichtigung von kantonalen und kommunalen Instanzen während der Planungsprozesse sollen hervorgehoben werden. Liegt eine Vereinbarung nach Artikel 35a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR **742.101**) vor (Abstimmung der Massnahmen mit allfälligen Vorhaben der Infrastrukturbetreiberinnen), ist im Massnahmenblatt darauf hinzuweisen.

¹¹⁷ Eine Doppelfinanzierung durch den Bund ist ausgeschlossen (Art. 17a Abs. 2 MinVG).

<p>5. Fuss- und Veloverkehr</p>	<p>Obschon einzelne Massnahmen im Bereich FVV eher kleinräumige Effekte haben, sind sie in ihrer Gesamtheit, einzeln und/oder in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, von hoher Bedeutung für die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration. Isolierte Massnahmen sind in eine Gesamtkonzeption einzubetten, um eine spürbare Wirkung zu entfalten.</p> <p>Massnahmen der Kategorie «Fuss- und Veloverkehr» berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Situations-/Trendanalyse sind alle Aspekte des FVV flächendeckend zu untersuchen, inkl. Netzdichten, Qualität des öffentlichen Raums, Berücksichtigung des FVV in LSA-Steuerungen, Konfliktpotenzial bei gemischter Führung, Zugang zu Naherholungsgebieten, Komplementarität mit dem ÖV etc.). • Ein flächendenkendes FVV-Konzept stellt mit Text und Karte die wichtigen Agglomerationsverbindungen dar und bezeichnet öffentliche Räume mit speziellem Anspruch an eine hohe Qualität. Das Konzept unterscheidet zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie zwischen den verschiedenen Anforderungen der Nutzenden (schnelle bzw. langsame Verbindungen [Stichwort: Velovorzugsrouten/Velobahnen], Alltags- bzw. Freizeitverkehr). • Massnahmen tragen zur Realisierung von zusammenhängenden, dichten, sicheren, homogenen und attraktiven Netzen bei. <p>Massnahmen der Kategorie «Fuss- und Veloverkehr» werden einer von zwei Unterkategorien zugeteilt:</p> <p>5.1 Fuss- und Veloverkehr – Einzelmassnahme</p> <p>5.2 Fuss- und Veloverkehr – Kleinmassnahmen; Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt.)</p>
--	---

<p>6. Tram/ Stadtbahnen</p>	<p>Bahnmassnahmen sind über andere Quellen finanziert (BIF oder Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmen). Neue Schienenangebote, welche die Erreichbarkeiten mehrheitlich im Feinverteilssystem der städtischen Räume verbessern, können im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und sind der Kategorie «Tram» zugeteilt (Tram in Kerngebieten oder «Stadtbahnen» im suburbanen Gebieten).¹¹⁸</p> <p>Neue Tramlinien sind in der Regel kostenintensive Massnahmen und müssen deshalb besonderen Anforderungen gerecht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenzial und Verhältnismässigkeit: Vor Infrastrukturausbauten ist zuerst zu prüfen, ob die Nachfrage nicht mit Anpassungen des Rollmaterials oder mit einer Priorisierung des Bussystems befriedigt werden kann. • Netzstruktur des ÖV: Die radialen und tangentialen Funktionen der neuen Tramlinie sind aufzuzeigen. Ebenso deren Beitrag an der Verbesserung der Netz- und Knotenstruktur zwischen Bahn-, Tram- und Bus-Angeboten sowie an der Entlastung der zentralen Bahnhöfe. • Transportkapazitäten: Die Nachfragepotenziale und die Kapazitätsreserven mit/ohne neuer Tramlinie sind mittel- und langfristig aufzuzeigen. Ein Wirtschaftlichkeitsnachweis ist ebenfalls zu erbringen. Neue Tramlinien auf Abschnitten mit DTV < 10 000 müssen überzeugende weitere Argumente betreffend ihren Nutzen ausweisen. • Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung: Die neue Tramlinie ist direkt aus der Teilstrategie Siedlung abzuleiten. In der Regel rechtfertigen sich neue Tramlinien nicht bloss mit der Erschliessung eines einzigen Gebiets, sondern müssen auch auf den übrigen Linienabschnitten relevante Entwicklungspotenziale ausweisen. Die zeitliche Abstimmung zwischen der neuen Verkehrserschliessung und der Siedlungsentwicklung ist nachvollziehbar aufzuzeigen. • Städtebauliche Integration: Tramlinien haben gegenüber Busangeboten in der Regel eine besondere städtebauliche Wirkung. Zusatznutzen für die heutigen und zukünftigen Nutzungen entlang der Linie, gestalterische Aufwertung und Auswirkungen auf die Aufenthalts- und Freiraumqualität sind aufzuzeigen. • Gesamtverkehrliche Integration: flankierende Massnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität sowie zur Entschärfung von allfälligen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden und -trägern (insbesondere dem Veloverkehr) sind darzulegen und zu erläutern. <p>Massnahmen im Bereich Tram/Stadtbahnen werden einer von vier Unterkategorien zugeteilt:</p> <p>6.1 Neue Tramlinie/Stadtbahn</p> <p>6.2 Neubau/Aufwertung von Tramhaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Nachweis ist zu erbringen, dass es sich dabei nicht um die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3) oder um ordentliche Ersatz-/Unterhaltsleistungen für Tramhaltestellen handelt. <p>7.5 Pakete von Kleinmassnahmen – Aufwertung einfacher Tram- und Bushaltestellen (s. Kategorie 7 Bus-/ÖV-Infrastruktur)</p> <p>7.6 Pakete von Kleinmassnahmen – Neubau von Tram- und Bushaltestellen (s. Kategorie 7 Bus-/ÖV-Infrastruktur)</p>
--	--

¹¹⁸ Abgrenzung zum BIF gem. Art. 49 Abs. 3 EBG.

7. Bus-/ ÖV-Infrastruktur

Infrastrukturmassnahmen zur Verbesserung der Busnetze tragen grundsätzlich zu einem effizienteren und nachhaltigeren ÖV-System in der Agglomeration bei. Folgende Aspekte sind bei jeder Massnahme zu berücksichtigen:

- Die Massnahme muss aus der Situations- und Trendanalyse (Funktionalität des Busnetzes, Nachfragepotenzial) und dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet werden (z. B. fehlende Fahrplanstabilität, zu tiefe durchschnittliche Reisegeschwindigkeit, schwer lesbare Struktur des Busnetzes, inhomogene Takte usw.).
- Die Strategie ÖV zeigt, wo und wie das Busnetz angepasst wird (neue Linie, Taktverdichtung, neue Verknüpfungen mit der (S-)Bahn, neue Haltepunkte) sowie in welchen Umsetzungsetappen.
- Im Massnahmenblatt ist die Infrastrukturanpassung klar sichtbar und der Bezug zur Strategie ÖV nachvollziehbar dargestellt (z. B. für welche Angebotsanpassung die Massnahme vorgesehen ist).
- Die Massnahme dient ausschliesslich dem Ortsverkehr. Falls neue Infrastrukturen oder neues Rollmaterial sowohl dem Orts- als auch dem Regionalverkehr dient, sind die Kosten für die Infrastruktur oder das Rollmaterial anteilmässig nach Kilometerleistung anzugeben.

Die Massnahmen der Hauptkategorie «Bus-/ÖV-Infrastruktur» sind einer von fünf Unterkategorien zuzuteilen:

7.1 Neue Businfrastruktur

- Strassenumgestaltung oder -ausbau für Busspuren, Anpassungen des Strassennetzes für Buslinien (z. B. Kurvenverbreiterungen etc.);
- Aus- oder Neubau Busdepot, sofern dadurch eine deutliche Verbesserung/Ausweitung des Angebots möglich wird.

7.2 Elektrifizierung (Trolleybus)

- Infrastruktur für Trolleybussysteme

7.3 Alternativ (fossilfrei) betriebene Systeme (z. B. oberleitungsfreie E-Busse):

- Die anrechenbaren Investitionskosten entsprechen den Mehrkosten des Rollmaterials für die Umstellung auf neue Busgenerationen im Vergleich zu herkömmlichen Dieselnissen, inklusive der nötigen Anpassungen an den Haltestellen (Ladestationen) und anderer dafür nötiger Installationen. Bei der Erneuerung der Flotte müssen die substantziellen Mehrkosten gegenüber klassischen Dieselnissen aufgezeigt werden, wobei diese Mehrkosten deutlich geringer sein müssen als die Investitionskosten der klassischen Elektrifizierung (Trolleybusse). Die eingesparten Investitionskosten wegen Verzichts oder Teilverzichts auf klassische Trolleybusinfrastrukturen (Oberleitungen) sind auszuweisen, wobei der Ersatz bestehender Trolleybusinfrastrukturen durch alternative (fossilfreie) Antriebssysteme nicht mitfinanzierbar ist.
- Die Netzsynergien mit bereits bestehenden Trolleybussystemen (z. B. Linienverlängerungen) sind aufzuzeigen.

- 7.4 Neubau/Aufwertung von Bushaltestellen**
- Der Nachweis ist zu erbringen, dass es sich nicht um die Umsetzung des BehiG oder um ordentliche Ersatz-/ Unterhaltsleistungen für Bushaltestellen handelt.
- 7.5 Pakete von Kleinmassnahmen – Aufwertung einfacher Tram- und Bushaltestellen:**
- Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt.)
 - Der Nachweis ist zu erbringen, dass es sich nicht um die Umsetzung des BehiG oder ordentliche Ersatz-/ Unterhaltsleistungen für Tram- und Bushaltestellen handelt.
- 7.6 Pakete von Kleinmassnahmen – Neubau von Tram- und Bushaltestellen:**
- Neubau von Tram- und Bushaltestellen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt.)
 - Der Nachweis ist zu erbringen, dass es sich nicht um die Umsetzung des BehiG oder ordentliche Ersatz-/ Unterhaltsleistungen für Tram- und Bushaltestellen handelt.

8. Alternative Antriebssysteme im Individualverkehr

- Zu dieser Kategorie gehören folgende Massnahmen:
- infrastrukturelle Massnahmen, die für die Umstellung auf alternativ (fossilfrei) betriebene Fahrzeuge nötig sind;
 - allfällige notwendige Ergänzungen des Energieverteilnetzes;
 - bauliche Massnahmen für:
 - die Errichtung von öffentlich zugänglichen Lade- oder Tankstationen;
 - die Parkierung mit spezifischen Anforderungen der E-Mobilität (sogenannte grüne Zonen);
 - die Infrastruktur von E-Mobilitäts-Sharing/-Pooling.
- Die Massnahmen werden aus einem agglomerationsweit erarbeiteten Gesamtkonzept abgeleitet, welches das öffentlich zugängliche E-Mobilitätsnetz sowie die Umsetzungsetappen (kurz-, mittel- und langfristig) aufzeigt.

9. Wirtschaftsverkehr und Logistik

- Infrastrukturmassnahmen im Bereich Wirtschaftsverkehr und Logistik tragen zu einem effizienteren Gesamtverkehrssystem in der Agglomeration bei, indem sie eine betrieblich optimierte und siedlungsverträgliche Abwicklung des agglomerationsweiten Wirtschaftsverkehrs und der Logistik (Verminderung oder höhere Verträglichkeit der LKW-Verkehrsbelastung und des Nutz-, Handwerks-, Dienstleistungs- und Lieferwagenverkehrs) ermöglichen.
- Die Massnahmen der Kategorie «Wirtschaftsverkehr und Logistik» berücksichtigen folgende Aspekte:
- Aus der Situations- und Trendanalyse ist ersichtlich, welche Wirtschaftsverkehrsflüsse optimiert werden sollen. Als Grundlage dienen insbesondere eine Auslegeordnung der beteiligten Akteure sowie der Nachfrage bezüglich Wirtschaftsverkehr in der Agglomeration.

- Die Massnahmen leiten sich aus einem Gesamtkonzept zur Bündelung der Feinverteilung ab. Das Konzept legt die Lage der Umladestationen und der erforderlichen Infrastruktur fest und zeigt die Umsetzungs-etappen auf. Umladestationen sollen verkehrstechnisch an gut erreichbaren und siedlungsverträglichen Standorten (gute Erschliessung, wenig lärmempfindliche Gebiete) liegen.
- Bei der Teilstrategie Verkehr bzw. in einer verkehrsmittelspezifischen Strategie ist ersichtlich, wie sich die neue Infrastruktur ins Gesamtverkehrssystem der Agglomeration einbettet (Strassenerschliessung ohne Durchfahrt durch Wohnquartiere, Lage möglichst nahe zu den Endkundinnen und -kunden, Gebiete mit Entlastungseffekten etc.).

Für gewisse Kategorien und Unterkategorien sind auch Geodaten und Sachinformationen zu liefern. Diese sind in Anhang 5 präzisiert.

ANHANG 4 STRUKTUR DER MASSNAHMEN – UND DOKUMENTATIONSBLÄTTER

Ein Massnahmenblatt ist für folgende Massnahmenarten der aktuellen Generation zu erstellen:

- A- und B-Massnahmen sowie Massnahmenpakete von Kleinmassnahmen im Bereich Verkehr;
- A- und B-Massnahmen im Bereich Siedlung.

Ein Dokumentationsblatt mit geringerer Informationsfülle ist für folgende Massnahmenarten empfohlen:

- Massnahmenpakete ohne Kleinmassnahmen;
- Massnahmen der nationalen sowie der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr;
- vom Bund nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen;
- C-Massnahmen im Bereich Verkehr.

Kein Massnahmenblatt ist erforderlich für:

- vereinbarte Massnahmen von Agglomerationsprogrammen der Vorgängergenerationen;
- kantonale Planungen (Richtpläne, Luftreinhaltepläne, Unfallsanierungsprogramme o. a. m.).

Massnahmenblätter im Bereich Verkehr

Für jede A- und B-Massnahme des Agglomerationsprogramms im Bereich Verkehr ist ein vollständiges Massnahmenblatt zu erstellen. Die Struktur und das Layout sind grundsätzlich frei gestaltbar. Folgende Elemente müssen aber enthalten und klar ersichtlich sein:

Massnahmennummer	Nummerierung jeder Massnahme. Angabe des bisher verwendeten ARE-Codes für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen.
------------------	--

Bezeichnung der Massnahme	Wahl einer aussagekräftigen Bezeichnung der Massnahme mit Verortung und Kurzbeschreibung der Massnahme (z. B. «Musterhausen: Fussgängerunterführung zwischen x und y»).
Massnahmenkategorie	Jede Massnahme muss einer Massnahmenkategorie (und allenfalls Unterkategorie, vgl. Kap. 2.4.2) zugeteilt werden.
Priorität gemäss Trägerschaft	Horizont A, B oder C (der aktuellen Generation) und Hinweis auf Prioritätszuteilung in allfälligen Agglomerationsprogrammen von Vorgängergenerationen.
Kartografische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte in zweckmässigem Massstab, um die Verortung der Massnahme sowie ggf. deren Einbettung in der Teilstrategie Verkehr nachvollziehbar zu machen.
Beschreibung und Machbarkeit	<p>Präzise inhaltliche Beschreibung der Massnahme, welche über reine Zielsetzungen hinausgeht.</p> <p>Für alle A- und B-Massnahmen mit Kosten > 10 Mio. CHF (exkl. MwSt.) ist der Nachweis der Machbarkeit darzulegen (s. auch Anhang 2).</p> <p>Auswahl erläuternder Darstellungen der Massnahme aus Planungsdokumenten (z. B. Auswahl aus dem Vorprojekt, Machbarkeitsstudie, konkrete Linienführung, Querschnittsskizzen o. ä.)</p>
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Qualitative Begründung der Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Handlungsbedarf und Einbettung in die Teilstrategie Verkehr.</p> <p>Qualitative Beschreibung des Hauptnutzens der Massnahme hinsichtlich der vier Wirkungsbereiche Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt; es soll in kurzer Form dargestellt werden, wo und wie die Massnahme hauptsächlich wirkt. Eine systematische Auflistung des Nutzens unter Berücksichtigung der WK1–4 und deren Bepunktung ist jedoch nicht erwünscht.</p>
Kosten	<p>Angabe der anrechenbaren Kosten (Investitions- und Planungskosten, exkl. MwSt).</p> <p>Wenn relevant: Aufteilung zwischen Kostenanteilen innerhalb und ausserhalb des BeSA-Perimeters sowie Kostenanteile für allfällige grüne und blaue Infrastrukturelemente (grobe Schätzung ausreichend).</p> <p>Wenn relevant: Angabe der (nicht anrechenbaren) Kostenbeiträge Dritter (andere Bundesmittel, Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen etc.).</p>
Planungsstand	Angabe des Planungsstands 1, 2 oder 3 (vgl. Kap. 3.5 und Anhang 2 Planungsstand) mit Begründung, Auflistung der bisherigen Planungsschritte und Verweis auf die relevanten Dokumente.

<p>Bau- und Finanzierungsreife</p>	<p>Beschreibung und Angabe der Zeithorizonte der weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte, unterteilt nach (vgl. Kap. 3.5):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektierung; • Plangenehmigung/Baubewilligung; • voraussichtlicher Baubeginn; • voraussichtliche Inbetriebnahme. <p>Beschrieb des (unabhängig vom Mitfinanzierungsgrad des Bundes geltenden) Finanzierungsschlüssels des Agglomerationsanteils zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften; evtl. Angabe von Fixanteilen, Ausweisen von Beiträgen Dritter.</p> <p>Beschrieb des Finanzierungsmechanismus; wenn relevant, Vorlage der schriftlichen Verpflichtung der betroffenen Gemeinde(n).</p>
<p>Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen</p>	<p>Darstellung der wichtigsten Abhängigkeiten (inhaltlich und zeitlich) zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms, unter Angabe der jeweiligen Massnahmennummer und -bezeichnung sowie zu Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen.</p> <p>Bei Abhängigkeiten zwischen Massnahmen von Agglomerationsprogrammen aus unterschiedlichen Generationen: Nennung der ARE-Codes der betreffenden Massnahmen.</p>
<p>Federführung und beteiligte Akteure</p>	<p>Klare Bezeichnung der federführenden Stelle und weiterer beteiligter Stellen.</p>
<p>Richtplanrelevanz</p>	<p>Einschätzung der Trägerschaft</p> <p>Bei Richtplanrelevanz einer Massnahme: Angabe des Koordinationsstands im genehmigten kantonalen Richtplan (Stand 01.01.2029): «keine Information», «Vororientierung», «Zwischenergebnis» oder «Festsetzung».</p>
<p>Umweltverträglichkeit</p>	<p>Erläuterung und – wenn möglich kartografische – Darstellung von allfälligen Konflikten mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) oder geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte für die Natur wichtige Gebiete in einer Agglomeration etc.)</p> <p>Diese Aussagen sind notwendig für Massnahmen, welche näher als 50 Meter an ein Schutzgebiet heranreichen.</p>

<p>Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen (ab 5000 m²)</p>	<p>Abschätzung/quantitative Angabe zur genutzten Fläche, falls für die Umsetzung der Massnahme Fruchtfolgeflächen (ab 5000 m²) beansprucht werden müssen</p> <p>Dokumentation zur Begründung von Massnahmen, die eine Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen umfassen, wobei insbesondere auf folgende Aspekte eingegangen werden muss:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Darlegung der optimalen Ausgestaltung der Massnahme (analysierte und verworfene Alternativen, Interessenabwägung); • Zweck und Notwendigkeit der Massnahme mit Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen im Hinblick auf ein vom Kanton als wichtig erachtetes Ziel; • Zusicherung einer optimalen Nutzung der beanspruchten Fruchtfolgeflächen. <p>Bei einem Verbrauch von Fruchtfolgeflächen sind bei der Realisierung von Bundesvorhaben grundsätzlich alle verbrauchten Fruchtfolgeflächen, die in den kantonalen Inventaren verzeichnet sind, im gleichen Umfang und unter Berücksichtigung der Qualität mit Unterstützung der betroffenen Kantone zu kompensieren.</p>
<p>Zusätzliche Informationen für die Massnahmenkategorie Tram/Stadtbahnen</p>	<p>Kurze Beschreibung der künftigen Vernetzung der geplanten Massnahme mit Bahn/S-Bahn und Feinverteiler und Angabe von:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl bestehender ÖV-Haltestellen inkl. Bahnhaltestellen innerhalb eines Abstands von 500 m; • Anzahl bestehender ÖV-Linien inkl. Bahnlinien innerhalb eines Abstands von 500 m (mit Kennzeichnung der Hauptlinien); • ÖV-Frequenz während des ganzen Tages der Bahnlinien innerhalb eines Abstands von 500 m.
<p>Quantitative Angaben (separate Dokumente)</p>	<p>Liste der eingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen gemäss Anhang 5.</p>
<p>Zur Verfügung gestellte Dokumente</p>	<p>Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente, welche für das Verständnis besonders relevant sind (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht etc.).</p>

Massnahmenblätter für Pakete mit Kleinmassnahmen im Bereich Verkehr

Pro Paket von Kleinmassnahmen mit Antrag auf Mitfinanzierung im Rahmen des PAV ist ein Massnahmenblatt pro Kategorie und Horizont einzureichen (d. h. max. 8 Massnahmenblätter). Folgende Inhalte sind Bestandteil des Massnahmenblatts:

<p>Massnahmenpaketnummer</p>	<p>Nummerierung des Massnahmenpaketes in der gleichen Logik wie für die Einzelmassnahmen. Angabe des bisher verwendeten ARE-Codes für Massnahmenpakete, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die ein Massnahmenpaket einer Vorgängergeneration ersetzen.</p>
------------------------------	---

Bezeichnung und Priorität des Massnahmenpakets	Wahl einer aussagekräftigen Bezeichnung des Massnahmenpakets mit «Massnahmenpaket von Kleinmassnahmen, Kategorie XY (gem. Kap.2.4.2), A/B/C-Horizont».
Kosten	Angabe der anrechenbaren Kosten (exkl. MwSt) des Massnahmenpakets als Summe der eingegebenen Kleinmassnahmen im BeSA-Perimeter. Wenn relevant: Aufteilung zwischen Kostenanteilen innerhalb und ausserhalb des BeSA-Perimeters sowie Kostenanteile für allfällige grüne und blaue Infrastrukturelemente (grobe Schätzung ausreichend). Wenn relevant: Angabe der (nicht anrechenbaren) Kostenbeiträge Dritter (andere Bundesmittel, Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen etc.).
Beschreibung der Konzeption	Aufzeigen der inhaltlichen Kohärenz der Kleinmassnahmen (mit Verweis auf die einschlägigen Bausteine des Agglomerationsprogramms).
Kartografische Darstellung der Kleinmassnahmen	Darstellung der Kleinmassnahmen auf einer Karte mit zweckmässigem Massstab mit Angabe der Massnahmennummer; bei grösseren Agglomerationen wird empfohlen, die Darstellung der Massnahmen auf verschiedene Karten zu verteilen (s. auch Anhang 6).
Kleinmassnahmen und deren Kosten	Liste der Kleinmassnahmen des Massnahmenpakets mit folgenden Informationen: <ul style="list-style-type: none"> • klare Bezeichnung der Kleinmassnahme mit Verortung und Kurzbeschreibung (z. B. «Musterhausen: Veloverbindung zwischen x und y»); • Nummer der Kleinmassnahme, als Ergänzung zur Nummer des Massnahmenpakets; Angabe des bisher verwendeten ARE-Codes für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind (z. B. als Massnahme im B-Horizont) oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen; • Kosten der Kleinmassnahme; • präziser inhaltlicher Kurzbeschrieb der Kleinmassnahme (max. 5 Zeilen), welcher über reine Zielsetzungen hinausgeht; • Hinweise auf allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen).
Quantitative Angaben (separate Dokumente)	Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 5.

Massnahmenblätter im Bereich Siedlung

Für jede A- und B-Massnahme im Bereich Siedlung eines Agglomerationsprogramms ist ein vollständiges Massnahmenblatt zu erstellen. Es ist Sache der Agglomeration, die relevanten Informationen auszuwählen, um den Inhalt dieser Massnahmen verständlich zu machen. Die Struktur und das Layout sind grundsätzlich frei. Nicht alle nachfolgenden Elemente sind für jede Massnahme relevant.

Massnahmennummer	Nummerierung jeder Massnahme; Angabe des bisher verwendeten ARE-Codes für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen.
------------------	--

Priorität gemäss Trägerschaft (WANN)	Horizont A oder B des Agglomerationsprogramms der aktuellen Generation (inkl. längerfristiger Horizont, wenn nötig) und Hinweis auf Prioritätszuteilung in allfälligen Agglomerationsprogrammen der Vorgängergenerationen. Für Daueraufgaben ist anzugeben, welche Planungsschritte in welchem Horizont vorgesehen sind (inkl. Angaben zu Zuständigkeiten, Terminen, sowie klare Festlegung der Aufgaben). ¹¹⁹
Kartografische Darstellung (WO)	Darstellung der Massnahme auf einer Karte in einem zweckmässigen Massstab, um die Verortung der Massnahme sowie die Abstimmung mit den Verkehrsnetzen nachvollziehbar zu machen.
Beschreibung der Massnahme und beteiligte Akteure (WAS und WER)	Konkreter Beschrieb der Massnahme sowie Auflistung der beteiligten Akteure.
Entwicklung seit dem Agglomerationsprogramm der Vorgängergenerationen (WAS)	Falls die Massnahme bereits in einem Agglomerationsprogramm der Vorgängergenerationen enthalten war: kurze Erläuterung der seither durchgemachten Entwicklung oder dessen, wieso keine/wenig Entwicklung seit dem Agglomerationsprogramm der Vorgängergeneration möglich war.
ÖV-Güteklasse	Bestehende und zukünftige (2050) ÖV-Güteklasse (gemäss ARE-Methode).
Geplante Nutzungen (WAS)	Angaben zu den geplanten Nutzungen (Gewerbe, Büro, Wohnen, öffentliche Nutzung, Freizeit oder Mischzone).
Anzahl Einwohnende und Beschäftigte (WAS)	Anzahl der bestehenden und der zukünftigen Einwohnenden und Beschäftigten: Potenzial mindestens für den A- und B-Horizont sowie längerfristig (2050). Abhängig vom Planungsstand genügt eine Schätzung.
Abstimmung Verkehr und Siedlung (WAS)	Sofern relevant (bauliche Massnahmen): Nachweis der Verkehrskapazitäten, insbesondere Schätzung des generierten Verkehrsaufkommens durch die vorrangigen Siedlungsentwicklungen: <ul style="list-style-type: none"> • qualitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten (MIV und ÖV) bei kleineren Siedlungsentwicklungen; • quantitativer Nachweis ab 500 zusätzlichen Einwohnenden und Beschäftigten oder wenn durch die Siedlungsmassnahme neue Verkehrsinfrastrukturen oder -ausbauten nötig werden. Hinweis auf allfälligen Einsatz von Mobilitätskonzepten.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Qualitative Begründung zur Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Handlungsbedarf und Einbettung in die Teilstrategie Siedlung. Sofern relevant: Erläuterung des Nutzens bezüglich Verbesserung der landschaftlichen und/oder freiräumlichen Qualitäten (insbes. Freiraumelemente bzw. grüne und blaue Infrastrukturelemente)

¹¹⁹ Für die Prüfung durch den Bund ist es hilfreich, wenn – soweit möglich – jeder Entwicklungshorizont einer Siedlungsmassnahme in einem eigenen Massnahmenblatt dargestellt wird. Allgemeingültige Informationen können dabei für die verschiedenen Horizonte übernommen werden. Zusätzlich sollte das Massnahmenblatt spezifische Informationen zum jeweiligen Horizont enthalten.

<p>Umsetzungsschritte (WANN und WIE)</p>	<p>Beschreibung und Angabe der Zeithorizonte der konkreten weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte (z. B. Beginn Vorbereitung/Beginn Umsetzung/Beginn Inbetriebnahme/Eröffnung), inkl. landschaftliche resp. freiräumlicher Elemente (sofern relevant).</p> <p>Unterscheidung zwischen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzungsschritten, die in der Kompetenz der öffentlichen Hand liegen: In diesem Fall sind die konkreten Horizonte anzugeben, und • Umsetzungsschritten, die in der Kompetenz von Dritten liegen: In diesem Fall ist die Art und Weise der Einflussnahme durch die öffentliche Hand zu beschreiben, inkl. des jeweiligen Horizonts.
<p>Bezug / Abgrenzung zu weiteren Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen</p>	<p>Darstellung der wichtigsten Abhängigkeiten (inhaltlich und zeitlich) zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms unter Angabe der jeweiligen Massnahmennummer und -bezeichnung sowie zu Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen</p> <p>Bei Abhängigkeiten zwischen Massnahmen von Agglomerationsprogrammen aus unterschiedlichen Generationen, Nennung der ARE-Codes der betreffenden Massnahmen.</p>
<p>Richtplanrelevanz und Umweltschutzgesetzgebung</p>	<p>Einschätzung der Trägerschaft</p> <p>Bei richtplanrelevanten Massnahmen ist der Koordinationsstand im genehmigten Richtplan wie folgt anzugeben: «keine Information», «Vororientierung», «Zwischenergebnis», «Festsetzung».</p> <p>Hinweise auf mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund und/oder Kantonen) sowie Darlegung des Umgangs damit.</p> <p>Quantitative Abschätzung/Angabe zu der von der Massnahme betroffenen Fläche von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung.</p>
<p>Ausdehnung von Bauzonen auf Landwirtschaftszonen und Fruchtfolgeflächen</p>	<p>Sobald mehr als eine Hektar Landwirtschaftszone und/oder Fruchtfolgefläche von einer Bauzonenausdehnung oder von der Massnahme betroffen ist: Abschätzung/quantitative Angabe zur genutzten Fläche.</p> <p>Bei der Begründung von Massnahmen, die eine Ausdehnung der Bauzone auf Landwirtschaftszonen (was grundsätzlich im Widerspruch zu den Zielen der Siedlungsentwicklung nach innen steht) und/oder auf Fruchtfolgeflächen (was im Widerspruch zu einer optimalen Bodennutzung steht) vorsehen, muss insbesondere auf folgende Aspekte eingegangen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zweck und Notwendigkeit der Ausdehnung von Bauzonen auf Landwirtschaftszonen bzw. Fruchtfolgeflächen im Hinblick auf die Teilstrategie Siedlung des Agglomerationsprogramms; • Darlegung der geschätzten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie deren optimaler Ausgestaltung (analysierte und verworfene Alternativen, Interessenabwägung).

Dokumentationsblätter für Massnahmen der nationalen und weiterer relevanter Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr

Die Massnahmen der nationalen und der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr werden nicht im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme beurteilt. Im Dokumentationsblatt sollte daher die entsprechende Massnahme nur kurz beschrieben werden, um die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten zu erläutern.

Dokumentationsblätter sind insbesondere für wichtige, beschlossene, agglomerationsprogramm-relevante Verkehrsinfrastrukturen im grenznahen Ausland vorzusehen.

Folgende Elemente sollten in einem Dokumentationsblatt aufgeführt werden:

Massnahmennummer	Es wird empfohlen, jeder Massnahme der nationalen und weiteren relevanten Planungen eine Nummer zu geben, die sich in der Logik der Nummerierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms einbettet. Falls vorhanden, sind weitere Referenznummern zu erwähnen (Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse [SIN], Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene [SIS], Infrastrukturplanungen des Bundes).
Bezeichnung der Massnahme	Sofern möglich, offizielle Bezeichnung des Bundes/Auslands der Massnahme.
Beschreibung und kartografische Darstellung	Kurze, präzise Beschreibung der Massnahme, mit Darstellung auf einer Karte und Erläuterung der Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der betreffenden Agglomeration. Die Beschreibung und Verortung sind für Massnahmen im grenznahen Ausland besonders wichtig.
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration	Darlegung von Lage und Anordnung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Netzhierarchien (lokal, regional, national, grenzübergreifend) und Erläuterung, wie die Verkehrsnetze damit effizient(er) betrieben und mit den räumlichen Strukturen in Einklang gebracht werden. Folgende Fragen sind insbesondere zu behandeln: <ul style="list-style-type: none"> • In welchem Ausmass wird die neue bzw. angepasste, nationale Strasseninfrastruktur des Bundes (neue Nationalstrasse, neuer Anschluss an die Nationalstrasse) mehr Verkehr auf dem lokalen Netz generieren? • Welche flankierenden Massnahmen sind vorgesehen, um Mehrverkehr auf dem untergeordneten Netz zu vermeiden (Massnahmen des Agglomerationsprogramms oder andere)? • Erfordert die neue, bzw. angepasste Bahninfrastruktur des Bundes eine Anpassung des ÖV-Netzes der Agglomeration (Anpassung des Liniennetzes, Anpassung der Anordnung der Haltestellen usw.)? • Ergibt sich aus der Anpassung der nationalen ÖV-Infrastruktur ein Bedarf an einer Verbesserung des Zugangs zur Bahn (FVV-Infrastruktur, Parkierungsmöglichkeiten für Velo-/MIV-/Sharing-Angebote etc.)?

Dokumentationsblätter für Massnahmenpakete *ohne* Kleinmassnahmen

Wenn möglich und sinnvoll können die Verkehrsmassnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammengefasst werden (s. Kap. 2.4.4). Das Dokumentationsblatt erklärt die funktionale Beziehung zwischen den Einzelmassnahmen eines Paketes. Jede Einzelmassnahme des Pakets benötigt jedoch ein eigenes Massnahmenblatt. Insofern kann das Dokumentationsblatt auch als Titelblatt der Einzelmassnahmen eines Paketes verstanden werden.

Nummerierung des Massnahmenpaketes	Nummerierung des Massnahmenpaketes in der gleichen Logik wie für die Einzelmassnahmen. Angabe des bisher verwendeten ARE-Codes für Massnahmenpakete, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die ein Massnahmenpaket einer Vorgängergeneration ersetzen.
Bezeichnung des Massnahmenpakets	Wahl einer aussagekräftigen Bezeichnung der Massnahme mit Verortung und Kurzbeschreibung der Massnahme (z. B. «Musterhausen: multimodale Anbindung des ESP xy»).
Einzelmassnahmen und deren Kosten	<p>Liste der Einzelmassnahmen des Massnahmenpakets mit folgenden Informationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezeichnung der Einzelmassnahme mit Verortung und Kurzbeschrieb (z. B. «Musterhausen: Veloverbindung zwischen x und y»); • Nummer der Einzelmassnahme: Es wird empfohlen, diese Nummern als Ergänzung zur Nummer des Massnahmenpakets zu definieren. Bei Einzelmassnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind (z. B. im B-Horizont) oder die eine Massnahme eines Agglomerationsprogramms einer Vorgängergeneration ersetzen: Angabe des bisherigen ARE-Codes; • Kosten der Einzelmassnahme und Summe aller Einzelmassnahmen eines Pakets.
Beschreibung der Konzeption	<p>Beschreibung der Konzeption, auf welcher die Einzelmassnahmen des Massnahmenpakets beruhen (mit Verweisen auf die entsprechenden Bausteine des Agglomerationsprogramms);</p> <p>Aufzeigen von funktionalen Bezügen zwischen Einzelmassnahmen.</p>
Kartografische Darstellung der Massnahmen	Darstellung der Einzelmassnahmen in einem zweckmässigen Massstab mit Angabe der Massnahmennummer; bei grösseren Agglomerationen wird empfohlen, die kartografische Darstellung auf verschiedene Karten zu verteilen.

Dokumentationsblätter für vom Bund nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen

Für jede vom Bund nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen im Horizont A und B (s. Definition in Kap. 2.4.3) werden Dokumentationsblätter erstellt. Es ist Sache der Agglomeration, die relevanten Informationen auszuwählen (insbesondere Beschrieb der Massnahme und deren Einbettung in das Gesamtkonzept). Folgende Elemente sind jedenfalls nötig:

Massnahmennummer	Nummerierung jeder Massnahme. Angabe des bisher verwendeten ARE-Codes für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen.
Bezeichnung der Massnahme	Wahl einer aussagekräftigen Bezeichnung der Massnahme mit Verortung und Kurzbeschreibung der Massnahme (z. B. «Musterhausen: Mobilitätsmanagement»).
Priorität gemäss Trägerschaft	Priorität «AvE» (vom Bund nicht mitfinanzierbare Massnahme Priorität A) oder «BvE» (vom Bund nicht mitfinanzierbare Massnahme Priorität B) gemäss Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation und Hinweis auf zugeteilte Priorität in allfälligen Vorgängergenerationen.
Beschreibung und Verortung	Präzise inhaltliche Beschreibung der Massnahme, welche über reine Zielsetzungen hinausgeht. Wo zweckmässig, Verortung auf einer Karte sowie Visualisierung/Illustration/ Plan/Schema. Die Beschreibung und Verortung sind insbesondere für Massnahmen im Ausland wichtig.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Qualitative Begründung der Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem aktualisierten Handlungsbedarf und Einbettung in die entsprechenden Teilstrategien. Qualitative Beschreibung des Hauptnutzens der Massnahme hinsichtlich der vier Wirkungsbereiche Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt.
Planungsstand und Umsetzung	Aktueller Planungsstand; weitere Planungs- und Umsetzungsschritte, inklusive Zeithorizonte.
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Darstellung der wichtigsten Abhängigkeiten (fachlich und zeitlich) zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms unter Angabe der jeweiligen Massnahmennummer und -bezeichnung, sowie (falls relevant) zu Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen.

ANHANG 5 ANFORDERUNGEN AN GEODATEN UND SACHINFORMATIONEN

Für gewisse A- und B-Massnahmen im Bereich Verkehr der aktuellen Generation sind auch Geodaten einzureichen. Diese Massnahmen werden mit einem Punkt, einer Linie oder einer Fläche verortet. Für die Massnahmenpakete von Kleinmassnahmen sind keine Geodaten erforderlich.

Die Sachinformationen der Massnahmen sind in einer vom ARE vorformatierten Excel-Tabelle einzutragen. Der Bezug zur Geoinformation ist über den Identifikator der Massnahme gewährleistet. Diese Informationen sind im Prüfprozess mehrfach dienlich (Quervergleiche, Benchmarks, Massnahmenbeurteilung, Neueinzonungen, Inanspruchnahme von Fruchtfolgefleichen usw.) und müssen zwingend im vorgegebenen Format eingereicht werden.

Für die Geodaten sind folgende Anforderungen einzuhalten:

- Das angewendete Koordinatensystem ist klar zu bezeichnen.
- Die kartografische Darstellung im Massstab 1:5000 weist eine Genauigkeit von mindestens 5 m auf.
- Die Geodaten sind in einem gängigen Geodaten-Format einzureichen (Shapefile oder Geopackage, wenn möglich zusätzlich KML).
- Es sind folgende drei Layer einzureichen:
 - ein Layer mit Punktobjekten (Benennung: Agglo Point) für alle Massnahmen mit Layer-Typ «Punkt» gemäss untenstehender Tabelle;
 - ein Layer mit Linienobjekten (Benennung: Agglo Line) für alle Massnahmen mit Layer-Typ «Linie» gemäss untenstehender Tabelle;
 - ein Layer mit Flächenobjekten (Benennung: Agglo Surface) für alle Massnahmen mit Layer-Typ «Fläche» gemäss untenstehender Tabelle.
- In den Geodaten sind lediglich drei Attribute anzugeben:
 - Bezeichnung des Agglomerationsprogramms gemäss Code von «Raum mit städtischem Charakter 2020»¹²⁰ (für die Agglomeration Winterthur z. B. den Code 230) (Benennung: Agglo_Nu);
 - Massnahmennummer gemäss Trägerschaft (Benennung: Measure Nu);
 - Erläuterung, obligatorisch für die Unterkategorie Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (Benennung: Comment¹²¹).
- Die Agglomerationen müssen ebenfalls Angaben machen zu:
 - dem gewählten Perimeter, falls dieser nicht mit dem BeSA-Perimeter identisch ist (Geodaten Linie);
 - Informationen über die Gemeinden, die im gewählten Perimeter enthalten sind (Geodaten Layer-Typ «Flächen» mit den Gebieten der Gemeinden, dem BFS-Code der Gemeinde und dem Namen der Gemeinde).

¹²⁰ Bundesamt für Statistik (BFS), 21. März 2024

¹²¹ Dieses Attribut ist nur für die Unterkategorie «Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen» notwendig. Für diese Unterkategorie muss die Agglomeration das Textfeld entweder mit «neue Strasse» oder «entlastete Strasse» ergänzen.

Massnahmenkategorie	Unterkategorie		Geodaten		Sachinformationen
	1.1	1.2	Layer-Typ	darzustellen ist	
1	Kapazität Strasse	Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen	Linie	Linienführung der neuen Strasse	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme voraussichtliche Beanspruchung von Fruchtfolgefächern (FFF) in ha (ab 5000 m²)¹²²
		entlastete Strecke	Linie	entlastete Strecke	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, ohne Massnahme voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, mit Massnahme
	1.2	Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten	keine Daten erforderlich		<ul style="list-style-type: none"> voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit und ohne Massnahme voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²)
	1.3	Erschliessungsstrassen	keine Daten erforderlich		<ul style="list-style-type: none"> voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²)
2	Verkehrsmanagement	2.1	keine Daten erforderlich	keine Daten erforderlich	<ul style="list-style-type: none"> keine Daten erforderlich
		2.2	keine Daten erforderlich	keine Daten erforderlich	<ul style="list-style-type: none"> keine Daten erforderlich
		2.3	keine Daten erforderlich	keine Daten erforderlich	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²)

¹²² Gem. Grundsatz 14 des Sachplans FFF vom 8. Mai 2020 sind bei einem Verbrauch von FFF bei der Realisierung von Bundesvorhaben grundsätzlich alle verbrauchten FFF, die in den kantonalen Inventaren verzeichnet sind, im gleichen Umfang und unter Berücksichtigung der Qualität mit Unterstützung der betroffenen Kantone zu kompensieren. Für die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im Bereich des PAV fallen Tram- und Stadtbahnlinie und eidgenössisch konzessionierte Seilbahnen unter den Begriff der «Bundesvorhaben», weshalb entsprechend Grundsatz 14 des Sachplans FFF zu beachten ist. Im Rahmen der Prüfung eines Agglomerationsprogramms beurteilt der Bund aber nicht, ob dieser Grundsatz beachtet wurde.

		2.4	VM: Kleinmassnahmen	keine Daten erforderlich	keine Daten erforderlich	<ul style="list-style-type: none"> keine Daten erforderlich
3	Aufwertung/ Sicherheit im Strassenraum	3.1	Kreuzung, Kreisel	Punkt	Zentrum der umgestalteten Kreuzung	<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²)
		3.2	Strassenabschnitt	Linie	Umgestalteter Abschnitt	<ul style="list-style-type: none"> Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnitts mit 10 m Strassenbreite multiplizieren); voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²).
		3.3	Platzgestaltung	Fläche	Von der Massnahme betroffene Fläche	<ul style="list-style-type: none"> Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnitts mit 10 m Strassenbreite multiplizieren); voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²).
		3.4	Aufwertung Kleinmassnahmen	keine Daten erforderlich	keine Daten erforderlich	<ul style="list-style-type: none"> keine Daten erforderlich
4	Verkehrs- drehscheiben		keine Daten erforderlich			<ul style="list-style-type: none"> voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²)
5	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	5.1	Einzelmassnahme FVV	keine Daten erforderlich		<ul style="list-style-type: none"> je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²)
		5.2	FVV-Kleinmassnahmen	keine Daten erforderlich	keine Daten erforderlich	<ul style="list-style-type: none"> keine Daten erforderlich
6	Tram/ Stadtbahnen	6.1	neue Tramlinie/Stadtbahn	Linie	Linienführung der neuen Strecke	<ul style="list-style-type: none"> aktuelle (falls vorhanden) ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7 bis 8 Uhr, ohne Massnahme); aktuelle (falls vorhanden) ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme); voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²).
				Punkt	Haltestellen der neuen Linie	

		6.2	neue/Aufwertung Tramhaltestelle	Punkt	Ein Punkt pro Haltestelle	• je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig
7	Bus-/ÖV-Infrastruktur	7.1	neue Businfrastruktur (zugunsten einer oder mehrerer Linien)	Linie	Strecke mit der neuen Infrastruktur (nicht die ganze Buslinie)	für die betroffenen Linien des Netzes: <ul style="list-style-type: none"> • aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7 bis 8 Uhr; ohne Massnahme) pro Linie; • aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie; • ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7 bis 8 Uhr; mit Massnahme) pro Linie; • ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie; • voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²).
		7.2	Elektrifizierung (Trolleybus)	Linie	Strecke mit der neuen Infrastruktur (nicht die ganze Trolleybus-Linie)	
		7.3	Alternativ (fossilfrei) betriebene Systeme (z. B. oberleitungsfreie E-Busse)	Linie	Strecke, bei der auf Elektrifizierung verzichtet werden kann	
		7.4	neue/Aufwertung Bushaltestelle	Punkt	Ein Punkt pro Haltestelle	für Einzelmassnahme: <ul style="list-style-type: none"> • je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig.
		7.5	Aufwertung einfache Bus-/Tramhaltestelle Kleinmassnahme	keine Daten erforderlich		• keine Daten erforderlich
		7.6	Neubau Bus-/Tramhaltestelle Kleinmassnahme	keine Daten erforderlich		• keine Daten erforderlich
8	Elektromobilität im Individualverkehr		keine Daten erforderlich			• voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²)
9	Wirtschaftsverkehr und Logistik		keine Daten erforderlich			• voraussichtliche Beanspruchung von FFF in ha (ab 5000 m²)

Vorgaben für die Erfassung der Sachinformationen pro Siedlungsmassnahme

Siedlungsmassnahmen	Sachinformationen
<p>Sofern relevant</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fläche in ha; • voraussichtliche Anzahl Einwohnende und Beschäftigte; • kurze Begründung (s. oben Massnahmenblätter).
<p>allfällige neue Bauzonen (ab 1 ha)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fläche in ha; • voraussichtliche Anzahl Einwohnende und Beschäftigte; • kurze Begründung (s. oben Massnahmenblätter).
<p>allfällige Beanspruchung von FFF (ab 1 ha)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fläche in ha; • voraussichtliche Anzahl Einwohnende und Beschäftigte; • kurze Begründung (s. oben Massnahmenblätter).

ANHANG 6 EINGANGSPRÜFUNG

Um die Elemente für die Eingangsprüfung für den Bund auffindbar zu machen, wird empfohlen, eine Übersichtstabelle mit Verweis auf das jeweilige Kapitel und die jeweilige Seitenzahl zu liefern (s. nachfolgendes Beispiel):

Inhalt	Kapitel	Ab Seite
Teil 1 – Hauptbericht		
Umsetzungsbericht	Kp. X / Anhang Y	S. xy / S. xyz
Situations- und Trendanalyse	Kp. X	S. xy
...
Teil 2 – Massnahmenteil		
Karte mit Massnahmen der Agglomerationsprogramme der aktuellen Generation	Kp. X	S. xy
Massnahmenblätter	Kp. X	S. xy
...

In den nachfolgenden Tabellen werden die zwingenden Bestandteile eines Agglomerationsprogramms aufgelistet. Grau hinterlegte Hinweise finden sich für empfohlene Inhalte oder Formate.

Teil 1: Hauptteil

6 Bausteine	Umsetzungsbericht	<ul style="list-style-type: none"> • Textliche und/oder tabellarische Zusammenfassung des Stands der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen (vorzugsweise nach Themenbereichen und mit Begründungen für die wichtigsten Verzögerungen; Fokus auf Massnahmen des Agglomerationsprogramms der vorletzten Generation); • kartografische Darstellung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen und deren Stand der Umsetzung.
	Situations- und Trendanalyse	<ul style="list-style-type: none"> • Text, Karten, Grafiken und Zeitreihen; • Entwicklung der MOCA-Indikatoren bis heute mit textlichem Kurzbeschrieb und Erläuterung der bisherigen Entwicklung.
	Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> • Kartendarstellung mit Gesamtverkehrs- (zu MIV/ÖV/FVV) und Siedlungsthemen (wichtige Siedlungsentwicklungen), unter Berücksichtigung der Landschaft; • textliche Beschreibung der Kartenelemente; • Zielwerte 2050 der MOCA-Indikatoren mit textlichem Beschrieb und Erläuterung der angestrebten Entwicklung.
	Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> • Vergleich zwischen Situations-/Trendanalyse (Ist) und Zukunftsbild (Soll) in synoptischer Form; • Handlungsbedarf aus dem Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen:
	Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> • Textliche und kartografische Darstellung nach Themenbereichen
	Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • s. Teil 2 – Massnahmenteil (nächste Seite)

Die Darstellung folgender Elemente wird **empfohlen**:

- Karten zum Handlungsbedarf in den Bereichen Verkehr und Siedlung, dabei vorzugsweise Aufzeigen der wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen, Schwachstellenkarten.

Teil 2 – Massnahmenteil

- Vollständig ausgefüllte Sachinformationstabelle gemäss Vorlage des ARE, die vor der Einreichung der Agglomerationsprogramme zur Verfügung gestellt wird.
- Kartografische Verortung der vereinbarten und der neu eingereichten Massnahmen sowie von beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland. Bei den Kleinmassnahmen ist eine zweckmässige Darstellungsweise zu wählen (z. B. eine separate kartografische Darstellung).
- Massnahmenblätter¹²³ für alle Massnahmen des Agglomerationsprogramms der aktuellen Generation (Ax und Bx) für die Bereiche Verkehr (inkl. Massnahmenpakete) und Siedlung, die – soweit vorhanden – Hinweise auf eventuelle Abhängigkeiten mit Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland enthalten.

¹²³ Struktur und Inhalte der Massnahmenblätter sowie der Geodaten auf Massnahmenebene sind in Anhang 4 erläutert.

Die Darstellung folgender Elemente wird **empfohlen**:

- Dokumentationsblätter für nationalen und weitere relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland;
- Dokumentationsblätter für vom Bund nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen.

Teil 3 – Umsetzungstabellen

- Ausgefüllte Umsetzungstabellen für jede vereinbarte Massnahme der vorgegangenen Generation(en).¹²⁴

¹²⁴ Solange die Fristen der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der ersten und zweiten Generation noch nicht abgelaufen sind (voraussichtlich bis 2027), ist der Stand der Umsetzung dieser Massnahmen aufzuzeigen.

Freigabe durch die zuständige(n) Behörde(n)

- Datierete und unterschriebene Genehmigung der zuständigen (i. d. R. kantonalen) Behörden zur Einreichung des Agglomerationsprogramms an den Bund.

ANHANG 7 GRUNDANFORDERUNGEN

Grundanforderung 1 (GA1): Trägerschaft und Partizipation

Sämtliche am Agglomerationsprogramm beteiligten Akteure (Kantone, Gemeinden, ggf. regionale Körperschaften oder ausländische Behörden) treten gegenüber dem Bund mit einer Stimme auf und bezeichnen eine gemeinsame Stelle als Ansprechpartnerin für den Bund (Trägerschaft.).

Die Trägerschaft stellt eine koordinierte Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sicher und erbringt gegenüber dem Bund den Nachweis, dass die zuständigen Organe dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben. Im Falle von grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen beteiligen sich die ausländischen Gebietskörperschaften an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und geben es frei.

Die vom Agglomerationsprogramm betroffenen Gebietskörperschaften müssen über ihre zuständigen politischen Behörden und Fachämter (insbesondere die Verkehrs- und Raumplanungsämter sowie die Umweltfachstellen) auf angemessene Weise an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms und der damit einhergehenden Planungen beteiligt werden. Die betroffene Bevölkerung muss in geeigneter Weise über das Agglomerationsprogramm informiert werden und sich dazu äussern können. Ziel ist eine breite politische Abstützung des Agglomerationsprogramms, um eine möglichst reibungslose Umsetzung gewährleisten zu können.

Präzisierungen

- Die Trägerschaften sind zuständig für die Erarbeitung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme (s. Art. 23 MinVV). Sie verfügen über die entsprechenden Befugnisse.
- Die Trägerschaft muss nicht zwingend über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügen. Ziel ist jedoch die Institutionalisierung der Trägerschaft, die bezüglich Organisationsform und Zuständigkeiten eine möglichst effiziente und breit abgestützte Führung des Agglomerationsprogramms gewährleistet.
- Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen/genehmigen.
- Die betroffene Bevölkerung wird angemessen über den Inhalt des Agglomerationsprogramms informiert. Sie muss nachweislich die Gelegenheit gehabt haben, sich zum Inhalt des Agglomerationsprogramms in seiner Gesamtheit zu äussern. Die Form wird den Trägerschaften überlassen (z. B. interaktive Internetplattform, Informationsveranstaltung, Workshops, schriftliches Mitwirkungsverfahren). Der Partizipation der betroffenen Bevölkerung muss genügend Zeit eingeräumt und die Dokumente müssen allen Interessierten zugänglich gemacht werden. Eine aktive und transparente Kommunikation an die Bevölkerung ist wünschenswert.
- Wird das Agglomerationsprogramm in den kantonalen oder regionalen Richtplan übernommen, kann die Partizipation der betroffenen Bevölkerung im Rahmen des Richtplanverfahrens erfolgen.

Grundanforderung 2 (GA2): Vollständigkeit und roter Faden

Das Agglomerationsprogramm erfüllt den Anspruch einer kohärenten Gesamtplanung in den Bereichen Verkehr und Siedlung, jeweils unter Berücksichtigung der Landschaft. Das Agglomerationsprogramm stellt eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen den sechs Bausteinen (Kap. 2.2) sowie die Generationenkohärenz (Kap. 2.1) sicher und berücksichtigt dabei den Stand der Umsetzung (Kap. 2.2) der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen. Es ist auch auf die nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abgestimmt.

Präzisierungen

- Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen: Vollständige Darstellung der vom Bund benötigten Grundlagen zur Beurteilung, d. h. Umsetzungsbericht im Hauptteil sowie Umsetzungstabellen
- Situations- und Trendanalyse: Analyse aller notwendigen Grundlagen zur Herleitung der priorisierten Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Neben der Beschreibung des Ist-Zustands sind auch die wichtigsten Entwicklungen aufzuzeigen (Zeitreihen)
- Zukunftsbild: Definition von Entwicklungszielen mit den wichtigsten Verkehrselementen und deren Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung (unter Berücksichtigung der Landschaft). Aufzeigen der Berücksichtigung der Ziele und Strategien der relevanten nationalen und kantonalen Raumentwicklungskonzepte
- Handlungsbedarf: aktualisierter Vergleich zwischen Situations-/Trendanalyse und Zukunftsbild für die aktuelle Generation; Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen. Die Darstellung umfasst zwingend die Bereiche Verkehr und Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft).
- Teilstrategien Verkehr und Siedlung: Darstellung der vom Zukunftsbild abgeleitet und in Bezug auf den Handlungsbedarf abgeleiteten Teilstrategien (unter Berücksichtigung der Landschaft).
- Massnahmen: Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen und deren Priorisierung (mindestens in A- und B-Horizont)

Grundanforderung 3 (GA3): Herleitung priorisierter Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm enthält zeitlich priorisierte Massnahmen, die kohärent und nachvollziehbar aus dem Zukunftsbild, dem aktualisierten Handlungsbedarf und den Teilstrategien abgeleitet werden. Die Massnahmen sind dokumentiert und die Priorisierung sowie allfällige Schwerpunktsetzungen werden begründet, indem insbesondere der Bezug zum aktualisierten Handlungsbedarf erstellt wird.

Die Priorisierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der aktuellen Generation berücksichtigt auch den Stand der Umsetzung der bereits vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen.

Die Abhängigkeiten der Massnahmen eines Agglomerationsprogramms mit den Entwicklungszielen und Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen (auch im benachbarten Ausland) in den Bereichen Verkehr (insbesondere Nationalstrassen- und Eisenbahnausbauten) und Siedlung werden dargestellt.

Die Wirkung der Massnahmen in Bezug auf das Zukunftsbild und die Teilstrategien des Agglomerationsprogramms sowie der Planungsstand, die Bau- und Finanzreife und die finanzielle Tragbarkeit der Massnahmen sind im eingereichten Agglomerationsprogramm nachgewiesen. Bei kleineren Massnahmen reicht eine qualitative Herleitung (vgl. auch Anhang 3).

Präzisierungen

- Jede Massnahme im A- und B-Horizont des Agglomerationsprogramms der aktuellen Generation wird in einem Massnahmenblatt (s. Anhang 4) inklusive Darstellung der Planungs- und Umsetzungsprozesse beschrieben und kartografisch illustriert.
- Der Stellenwert der einzelnen Massnahmen für die Teilstrategien wird aufgezeigt. Dazu gehört bei grossen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen auch ein Vergleich mit alternativen Lösungsansätzen (insbesondere Massnahmen zur Effizienzsteigerung im Bestand).
- Die zeitliche Abstimmung zwischen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen bzw. Verkehrsmassnahmen und der Siedlungsentwicklung (Prioritäten, Etappen) wird aufgezeigt.

- Teilgebiete der Agglomeration mit mehreren, räumlich, zeitlich und inhaltlich aufeinander abgestimmte Massnahmen werden als Schwerpunktgebiete¹²⁵ dargestellt und dokumentiert.

¹²⁵ Es sind auch andere Begrifflichkeiten dafür möglich, wie Fokusräume oder Entwicklungsschwerpunkte.

Grundanforderung 4 (GA4): Umsetzung und Kontrolle

Die Trägerschaft zeigt auf, wie sie gemeinsam mit den zuständigen Behörden für eine effiziente und fristgerechte Ausführung und Umsetzung der Massnahmen sorgt (Organisation, Prozesse). Sie gewährleistet die Berichterstattung zur Umsetzung der Massnahmen und stellt dazu die vom Bund geforderten Grundlagen zur Verfügung. Sie legt die Art und Weise ihrer Umsetzungskontrolle (Häufigkeit, Methode, Vorgehen) dar.

ANHANG 8 WIRKUNGSKRITERIEN

Die nachfolgend aufgeführten Kernfragen und Präzisierungen können für die Programmebeurteilung (s. Kap. 3.6) berücksichtigt werden. Für die Massnahmenbeurteilung (s. Kap. 3.5) werden die Fragen sinngemäss angewendet und je nach Sachlage angepasst.

Im Rahmen der Beurteilung der Wirkungskriterien wird die inhaltliche Kohärenz zwischen den Bausteinen (insbesondere eines nachvollziehbaren Handlungsbedarfs), die Generationenkohärenz und die Abstimmung auf die nationalen, die kantonalen und weitere relevante Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland überprüft.

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems

Kernfragen

- Liegt eine verkehrsmittelübergreifende Strategie (inkl. Analyse und Ziele) vor?
- Wird der Handlungsbedarf bezüglich Gesamtverkehr plausibel hergeleitet und dargelegt?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung, jeweils unter Berücksichtigung der Landschaft, sowie die Massnahmen dazu bei, das Gesamtverkehrssystem zu optimieren, funktions-tüchtig zu halten und die Belastungen zu reduzieren („nicht überall alle Verkehrsträger stärken“)?
- Sind die Verkehrsnetze aufeinander abgestimmt und die Verkehrsträger sinnvoll vernetzt?
- Sind die Verkehrssysteme und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt? Kann die multimodale Erreichbarkeit, wo dies sinnvoll ist, verbessert werden?
- Werden auch innovative Mobilitätsangebote gefördert?

Präzisierungen

- Verbesserung der gesamtverkehrlichen Erschliessungsqualität und Erreichbarkeit dort, wo der grösste Handlungsbedarf besteht (z. B. wichtige Siedlungsentwicklungen);
- Bildung sinnvoller Netzhierarchien aller Verkehrsträger und Ableitung von Massnahmen zum Funktionieren der Schnittstellen zwischen den Netzen und Netzhierarchien;
- Verbesserung der grossräumigen Verkehrsbewältigung über die Agglomerationsgrenzen hinweg bei gleichzeitiger Entlastung in Kernzonen und anderen sensiblen Siedlungs- und Erholungsräumen;
- Anreizsysteme und Pilotprojekte für neue, nachhaltigere und effizientere Verkehrslösungen (technologische Lösungen);
- Ergänzungen mit grünen und blauen Infrastrukturelementen für resiliente und klimaangepasste Verkehrsinfrastrukturen;

- bei Agglomerationen mit hoher Wirtschaftsverkehrsbelastung: Vorliegen einer Strategie in diesem Bereich oder zumindest Behandlung in geeigneter Weise in der Gesamtverkehrsstrategie; Verbesserungen der Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr (u. a. Abstimmung von Logistikstandorten mit Erschliessung) und Reduktion der wirtschaftsverkehrsbedingten Belastungen;
- bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen (z. B. aufgrund grosser Wintersportorte oder touristischer Gemeinden): Analyse zu den Auswirkungen des Tourismusverkehrs sowie Strategien und Massnahmen zur nachhaltigeren Lenkung vom MIV auf ÖV oder FVV und Reduktion der tourismusverkehrsbedingten Belastungen;
- Darstellen von klaren und nachvollziehbaren Informationen über den Stand der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen.

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Lenkung der Mobilitätsnachfrage

Kernfragen

- Liegen vollständige Strategien (inkl. Analyse und Ziele) zu kombinierter Mobilität und zur Lenkung der Mobilitätsnachfrage für die gesamte Agglomeration vor?
- Inwieweit tragen Strategien und Massnahmen dazu bei, die Intermodalität (kombinierte Mobilität MIV/ÖV/FVV/Sharing-Angebote) zu verbessern? Sind Massnahmen dazu vorgesehen, insbesondere zugunsten der besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel an geeigneten Orten?
- Inwieweit tragen die Strategien und die Massnahmen zu einer Reduktion des Gesamtverkehrs und zur Verlagerung auf umweltfreundlichere und flächeneffiziente Verkehrsmittel (insbesondere ÖV, FVV) bei?
- Sind neben Angebotsverbesserungen auch griffige nachfragelenkende Mobilitätsmassnahmen vorgesehen, insbesondere Parkraummanagement?

Präzisierungen

- Massnahmen bezüglich kombinierter Mobilität: z. B. Aufwertung oder Schaffung von attraktiven Verkehrsdrehscheiben, Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV/FVV mittels P+R-Anlagen, verbesserter Zugang für den FVV;
- Push- und Pull-Massnahmen: z. B. Mobilitätskonzepte bei Vorhaben mit grösseren verkehrlichen Auswirkungen, bei grösseren Siedlungsentwicklungen sowie verkehrsintensiven Nutzungen, Parkraummanagement und Optimierung des (halb-)öffentlichen sowie ggf. privaten Parkplatzangebots, Mobilitätsmanagement, Massnahmen zu Information und Sensibilisierung.

WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

Kernfragen

- Liegt eine vollständige Strategie ÖV (inkl. Analyse und Ziele) vor, inklusive Angebotsziele und Abstimmung zwischen Bahn-, Tram- und Busangeboten?
- Ist die Strategie ÖV mit den Strategien MIV und FVV abgestimmt?
- Inwieweit tragen die Strategie und die Verkehrsmassnahmen dazu bei, die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem ÖV erschlossene Standorte zu lenken?
- Werden die öffentlichen Verkehrssysteme bezüglich Angebot und Komfort verbessert?
- Sind die Pakete von Kleinmassnahmen der Massnahmenkategorien «Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen» und «Neubau von Tram- und Bushaltestellen» kohärent aus der ÖV-Strategie abgeleitet? Weist die Konzeption, auf welcher diese Massnahmen beruhen, eine hohe Qualität auf (nachvollziehbar und flächendeckend)?

Präzisierungen

- Abstimmung des Angebots des Ortsverkehrs (Netzstruktur, Umsteigeknoten/Drehscheiben, Kapazitäten) auf die von Bund und Kantonen definierten Angebotskonzepten des Regional- und Fernverkehrs;
- Verbesserung und Erweiterung der ÖV-Infrastruktur: Verbesserung der Fahrplanstabilität, Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV (z. B. Eigentrassierung, Priorisierung); Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten; Verbesserung der Zugänglichkeit und Benutzerfreundlichkeit von Haltestellen;
- Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems (Fahrgastinformation, Erweiterung der Tarifverbund-Systeme, insbesondere bei grenzüberschreitenden Agglomerationen)
- verbesserte ÖV-Erschliessung von grossen verkehrserzeugenden Einrichtungen und wichtigen Tourismusstandorten

WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung

Kernfragen

- Liegt eine vollständige Strategie (inkl. Analyse und Ziele) für das Strassennetz und den motorisierten Verkehr vor?
- Inwieweit tragen die Strategie und die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen zu einer optimaleren Nutzung der Strassenkapazitäten, zur Verstetigung des Verkehrs, zur Erhöhung der Verträglichkeit im Siedlungsgebiet sowie zur Bereitstellung von allfällig notwendigen Kapazitäten bei?
- Liegt ein übergeordnetes Verkehrsmanagementkonzept vor, auf welchem die Betriebs- und Gestaltungskonzepte abgestimmt sind, und welches aufzeigt, in welchen Gebieten MIV-Belastungen dosiert, an welchen Knoten gepförttert oder andere Lenkungsmassnahmen wie ÖV-Priorisierungen ergriffen werden?
- Sind die Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrs in siedlungsorientierten Netzabschnitten auf die Anforderungen des ÖV und des FVV abgestimmt?
- Sind die Pakete von Kleinmassnahmen der Massnahmenkategorien «Verkehrsmanagement» und «Aufwertung und Sicherheit des Strassenraumes» kohärent aus den strategischen Überlegungen zum MIV (und/oder weiteren Überlegungen im Bereich Verkehr) abgeleitet? Weist die Konzeption, auf welcher diese Massnahmen beruhen, eine hohe Qualität auf (flächendeckende Schwachstellenanalyse)?

Präzisierungen

- Zu beachtende Aspekte bei Abstimmung mit den nationalen Planungen: Aufzeigen der Auswirkungen von Ausbauten des Nationalstrassennetzes (Engpassbeseitigungen) und Autobahnanschlüssen auf das Strassennetz; Zusammenspiel zwischen Nationalstrassennetz (inklusive Anschlüsse) und regionalem/kommunalem Strassennetz;
- Vollständigkeit der Strategie Strassennetz und motorisierter Verkehr: Netzfunktionen und Netzhierarchie, Verkehrsmanagementkonzept, Strategien zur Reduktion des Verkehrsaufkommens, zur zeitlichen und räumlichen Verlagerung sowie zur Verlagerung auf ÖV und FVV, jeweils abgestimmt auf Massnahmen der nationalen Planungen (Anschlüsse usw.);
- Massnahmen zum Verkehrsmanagement (Steuerungs- und Lenkungsmassnahmen) auf regionaler und auf lokaler Ebene;
- Strassennetzergänzungen (Neu- oder Ausbauten) nur mit zeitlich und inhaltlich abgestimmten flankierenden Massnahmen (Gesamtverkehrssicht);

- Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs und Reduktion der wirtschaftsverkehrsbedingten Belastungen, insbesondere in siedlungsorientierten Räumen;
- bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen: Reduktion der tourismusverkehrsbedingten Belastungen; Strategien und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und -reduktion in sensiblen Gebieten (BGK, Parkierungskonzepte oder andere Massnahmen in hoch frequentierten touristischen Kernzonen und/oder in Erholungsgrün- und Naturräumen).

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

Kernfragen

- Liegt eine vollständige, auf die Grundsätze des Veloweggesetzes vom 18. März 2022¹²⁶ (VWG) abgestimmte Strategie (inkl. Analyse und Ziele) für den FVV vor? Behandelt die Strategie den Fuss- und den Veloverkehr separat? 126 SR 705
- Inwieweit tragen die Strategie und die Verkehrsmassnahmen zur erhöhten Attraktivität und Sicherheit der FVV-Netze und somit zur Umlagerung vom MIV bzw. Entlastung des ÖV bei?
- Inwieweit tragen die Strategie und die Massnahmen dazu bei, die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem FVV erschlossene Standorte zu lenken?
- Sind die Pakete von Kleinmassnahmen der Massnahmenkategorie «Fuss- und Veloverkehr» kohärent aus den strategischen Überlegungen zum FVV abgeleitet? Weist die Konzeption, auf welche die Massnahmen beruhen, eine hohe Qualität (flächendeckend) auf?

Präzisierungen

- Zusammenhängendes, durchgehendes und dichtes Wegnetz mit direkten, sicheren und attraktiven Verbindungen im Sinne einer guten FVV-Erschliessung für die Alltags und Freizeitnutzung (z. B. Veloschnellrouten, Verringerung der Wartezeiten an LSA, verständliche Routenführung und -signalisation);
- Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den FVV fördern (z. B. autoarme Siedlungen, fussgängerfreundliche Freiraumgestaltung, Veloparkierungsanlagen);
- Berücksichtigung der spezifischen Anliegen des FVV bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie an Verkehrsmanagementanlagen (Dosierungsstellen, LSA).

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

Kernfragen

- Wie trägt das Agglomerationsprogramm im Bereich Siedlung dazu bei, im Zusammenspiel mit weiteren relevanten Raumplanungsinstrumenten, z. B. kantonalen oder regionalen Richtplänen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern?
- Liegt eine Teilstrategie Siedlung vor, welche die Siedlungsentwicklung nach innen fördert, der Zersiedelung Grenzen setzt und eine Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV und dem FVV erschlossenen Standorten vorsieht und damit den kantonalen Richtplan und die anderen relevanten Raumplanungsinstrumente konkretisiert und ergänzt?
- Wird die Landschaft in der Teilstrategie Siedlung berücksichtigt?
- Zeigt das Agglomerationsprogramm auf, wie, wo und wann das Entwicklungspotenzial für zusätzliche Einwohnende und Beschäftigte aufgenommen werden soll? Können die wichtigsten geplanten Siedlungsentwicklungen in der Agglomeration einen wesentlichen Teil des gesamten Entwicklungspotenzials der Agglomeration aufnehmen?

- Sind Siedlungsmassnahmen vorhanden, die das Entwicklungspotenzial der Agglomeration räumlich und zeitlich konkretisieren und die die strategischen Ziele zur Siedlungsentwicklung nach innen verfolgen?
- Werden bei der Teilstrategie Siedlung und bei den Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms die vier Fragen nach «Wo, Was, Wann, Wie» beantwortet? Werden die Siedlungsmassnahmen in die verschiedenen Horizonte plausibel eingeordnet?
- Wie fördert der Kanton, die Agglomeration und/oder die Gemeinden im Bearbeitungsperimeter der Agglomeration die Siedlungsentwicklung nach innen, auch bei Vorhaben, die in privater Hand liegen?
- Zeigt das Agglomerationsprogramm auf, welche Auswirkungen die Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem und auf die Kapazität der Verkehrsnetze hat und mit welchen Massnahmen die Erschliessungsqualität (ÖV-Güteklassen) und die Erreichbarkeit (ÖV, FVV MIV) gewährleistet werden können?

Präzisierungen

- Das Agglomerationsprogramm stellt dar, wie die verschiedenen Raumplanungsinstrumente zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen beitragen, welche Spielräume für das Agglomerationsprogramm darüber hinaus bestehen, wie das Agglomerationsprogramm die übergeordneten Bestimmungen konkretisiert und welche Wirkung das Agglomerationsprogramm zusätzlich entfalten kann;
- Berücksichtigung der Entwicklung im Bestand, der Entwicklung der Innenentwicklungsgebiete (Aufzonungen, Gebiete mit Verdichtungspotential) in der Teilstrategie Siedlung und in den Siedlungsmassnahmen;
- Verortung der wichtigsten bestehenden Siedlungsentwicklungen. Aufzeigen der nötigen Verkehrsmassnahmen zur Verbesserung der Erschliessung des bestehenden Siedlungsgebiets, mit Bezug zu den heutigen und zukünftigen ÖV-Güteklassen;
- Verortung der bestehenden und geplanten verkehrsintensiven Einrichtungen (Einkaufszentren, Freizeitanlagen); Aufzeigen des Handlungsbedarfs bezüglich multimodaler Erschliessung (inklusive Entwicklung der ÖV-Güteklassen) und Ableiten von entsprechenden Massnahmen sowie der Entwicklungsschritte dafür;
- Aufzeigen in allen Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms (inkl. Daueraufgaben) der Umsetzungsschritte mit Angabe von Zuständigkeiten, Verfahren, Termine, Entwicklung, zeitlicher Priorisierung in den Horizonten A, B und, bei Bedarf, C); Unterscheidung zwischen Umsetzungsschritten, die in der Verantwortung der öffentlichen Hand liegen, und solchen, die Private zu verantworten haben;
- Herleitung und Ergänzung von allfälligen geografischen Schwerpunkten (Entwicklungsschwerpunkte, Fokusräume) mit Konzentration von zeitlich und räumlich aufeinander abgestimmten Massnahmen;
- Einsatz von Anreizsystemen oder Pilotprojekten im Sinne der Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen (Erfahrungsaustausch, Beratungsangebote, Pilotprojekte bei Arealplanungen etc.);
- Darstellen von klaren und nachvollziehbaren Informationen über den Stand der Umsetzung der Siedlungsmassnahmen.

WK 2.2 Aufwertung der Strassenräume sowie der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet

Kernfragen

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen zur Schaffung und Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet und an dessen Rändern bei?
- Wo entstehen neue Möglichkeiten für die Schaffung von Freiräumen im Siedlungsgebiet und wie werden diese vernetzt?
- Wo tragen die Ergänzungen mit grünen und blauen Infrastruktur-Elementen zu einer resilienten und klimaangepassten Siedlungsentwicklung bei? Sind Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen zur Verminderung der Trennwirkung von stark befahrenen Strassen vorgesehen?

Präzisierungen

- Schaffung, Aufwertung und Vernetzung von Freiräumen; Planung von qualitativ hochwertigen Freiräumen im Rahmen der Innenentwicklung (z. B. Grünanlagen, Parks, öffentliche Räume) oder von Verkehrsprojekten;
- Planung neuer bzw. qualitativ aufgewerteter Verkehrsinfrastrukturen (bei integraler Betrachtung des Strassenraums, möglichst unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Nutzenden und einer ökologischen Vernetzung¹²⁷ (z. B. Fuss- und Velowege oder BGK, Erweiterung, Schaffung und Aufwertung verkehrsberuhigter Zonen oder Begegnungszonen);
- Ergänzung von grünen und blauen Infrastrukturelementen bei Arealentwicklungen (z. B. Schwammstadt-Konzepte), Planung von hochwertigen Arealentwicklungen (z. B. Festschreibung städtebaulicher oder ökologischer Anforderungen) in Vorschriften zur Sondernutzungsplanung);
- Lokalisierung der bestehenden und neuen Freiräume; Sicherstellung einer guten (FVV-)Zugänglichkeit; Vernetzung der Freiräume untereinander sowie zur Landschaft ausserhalb des Siedlungsgebietes; wirksame Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung im Siedlungsgebiet (z. B. Durchwegung für Fuss- und Veloverkehr).

¹²⁷ Verwendung von ökologischen Vernetzungselemente wie z. B. Trittsteine, Achsen mit Baumalleen, Strassenbegleitgrün, Begrünung von Tramtrassen etc.

WK3: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit

Kernfragen

- Wie werden die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit in der Gesamtverkehrsstrategie konkret behandelt? Liegt eine Strategie (inkl. Analyse und Ziele) für die Verkehrssicherheit vor, die über die Beseitigung von Unfallschwerpunkten hinausgeht?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen dazu bei, die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen? Werden neben den Unfallschwerpunkten auch Unfallhäufungsstellen beseitigt?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen dazu bei, die spezifischen Ansprüche sensibler Bevölkerungsgruppen zu berücksichtigen und die Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr zu reduzieren?

Präzisierungen

- Beschrieb der bereits laufenden Sanierungsprogramme der Städte, Kantone und Gemeinden, und wie die Massnahmen des Agglomerationsprogramms bezüglich Verkehrssicherheit darauf abgestimmt werden;
- FVV: Vorliegen von Standards zu Führungsformen und Dimensionierung von Verkehrsanlagen, Herleitung von entsprechenden Massnahmen;

- Vorliegen von Schwachstellenanalysen auf allen Netzkategorien, insbesondere für den FVV (Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen; für den FVV auch qualitative an den Standards gemessene Schwachstellen);
- Nachweis von sicherheitsorientierten Planungen von Verkehrsinfrastrukturen, z. B. unter Anwendung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI), insbesondere in den Variantenstudien (Road Safety Impact Assessment [RIA]) und der Projektierung (Road Safety Audit [RSA]);
- Herleitung von Strategien und Massnahmen zur systematischen Sanierung der Unfallschwerpunkte und übrigen Gefahrenstellen, abgestimmt auf die Strassensanierungsprogramme;
- Konkret und gut dargestellte Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit im Rahmen von BGK;
- Besondere Berücksichtigung sensibler Gruppen (z. B. Schülerinnen und Schüler) im öffentlichen Raum, insbesondere im Bereich FVV;
- Schaffung verkehrsarmer oder verkehrsberuhigter Zonen.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmimmissionen

Kernfragen

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen zur Verringerung der Belastung durch Luftschadstoffe, der Treibhausgasemissionen sowie der Lärmimmissionen bei?
- Sind Massnahmen in den Bereichen der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes ergänzend zu den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen vorgesehen?
- Inwieweit werden Mobilitätsformen und -verhalten gefördert, welche zu einem reduzierten Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen beitragen?

Präzisierungen

- Modalshift zugunsten des ÖV sowie des FVV;
- nachfrageorientierte Massnahmen zur Verringerung der Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten und/oder Geschwindigkeitsreduktion sowie Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV (z. B. BGK, Verkehrsmanagement);
- Erhöhung des Anteils an nicht fossil betriebenem ÖV und MIV durch Anreizsysteme oder Pilotprojekte für umweltfreundliche Mobilitätsformen (insbesondere Elektrifizierung);
- Massnahmen zur Erhöhung der Besetzungs- und Auslastungsgrade (z. B. Sharing-Angebote).

WK 4.2 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Freiräumen

Kernfragen

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen dazu bei, den Ressourcenverbrauch (Flächen und Energie) für neue Siedlungsentwicklungen und Infrastrukturen zu minimieren (z. B. durch den Einsatz technologischer Lösungen)?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen dazu bei, wichtige Natur- und Landschaftsräume (z. B. ökologische Korridore, Naherholungsgebiete) zu erhalten oder zu entwickeln?

- Sind wirksame Massnahmen zur Minimierung der Eingriffe in bestehende wertvolle natürliche oder naturnahe Lebensräume sowie zur landschaftlichen Einbettung von Verkehrsinfrastrukturen unter Berücksichtigung des Landschaftsbildes und der Trennwirkung (z. B. naturnahe Gestaltungen, ökologische Vernetzung) enthalten?
- Sind wirksame Strategien und Massnahmen zur verkehrlichen Anbindung der Siedlung an die Naherholungsgebiete vorgesehen?

Präzisierungen

- Bei Siedlungsentwicklungen und neuen Infrastrukturen: Minimierung des Anteils versiegelter Flächen und des Energieaufwands, z. B. Konzept der Kreislaufwirtschaft;
- Strategien und Massnahmen zum Schutz stark genutzter Naturräume (insbesondere relevant in touristisch geprägten Agglomerationen);
- Sanierung von Konflikten zwischen Verkehrsinfrastrukturen und ökologischen Korridoren;
- Aufwertungsmassnahmen bei den Zugängen zu verkehrserzeugenden Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets.

ANHANG 9 BAU- UND FINANZREIFE

Bau- und Finanzreife¹²⁸ – Beschreibung der Anforderungen an die Kategorien 1 und 2

¹²⁸ Vgl. Definitionen Bau- und Finanzreife in Kap. 3.5.1

Bau- und Finanzreife	Anforderungen
1 (< 10 Mio. CHF exkl. MwSt. und ohne Kleinmassnahmen)	<ul style="list-style-type: none"> • Die weiteren Umsetzungsschritte (Projektierung, Baubewilligung, Finanzierung) werden dargelegt. • Bei Massnahmen in der Zuständigkeit einer Gemeinde liegt eine Erklärung vor, wonach die betreffende Gemeinde dem jeweiligen Agglomerationsprogramm zustimmt und die darin enthaltenen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich umsetzen wird. • Der voraussichtliche Finanzierungsschlüssel zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften und allfälligen Dritten wird dargelegt.
2 (> 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)	<ul style="list-style-type: none"> • Bau- und Finanzreife 1 ist erfüllt; zusätzlich: • Es wird glaubhaft dargelegt, dass die Projektierungs- und Baubewilligungsverfahren innerhalb des A-Horizonts abgeschlossen werden können. • Die Restfinanzierung der Investitionen ist weitestgehend sichergestellt und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt soweit möglich nachgewiesen. Massnahmen sind von den jeweils zuständigen Organen zu genehmigen (z. B. Gemeindeexekutive). Eine Genehmigung durch das für den Umsetzungskredit zuständige Organ (z. B. Gemeindeversammlung) ist aber noch nicht erforderlich.